

Ivo Sjekavica
dr Hrvoje Kačić

Pravila o izbjegavanju sudara na moru

Udžbenik za usmjereno obrazovanje
u pomorskom prometu

Priručnik za pomorce



ŠKOLSKA KNJIGA
ZAGREB 1982

25
27
H. M. Kačić
I. Sjekavica

Urednik
EDO HERCIGONJA
Recenzenti
RUDOLF BERNARDIĆ
IGNJO MILINOVIĆ
DUŠKO VRANIĆ
Lektor
ILIJANA MILENKOVIĆ
Crteže izradio
IVO SJEKAVICA

Odobrio Republički komitet za prosvjetu, kulturu, fizičku i
tehničku kulturu SRH rješenjem broj 370/1-80 od 27. 2. 1980.
Izjavitelj u ime Zavoda za prosvjetno-pedagošku službu SRH —
— savjetnik *Marko Vajs*.

Tisak: ZRINSKI, Čakovec

Sadržaj

UVOD	5
POVIJESNI PREGLED	5
POJAM SUDARA	7
MEĐUNARODNA PRAVILA O IZBJEGAVANJU SUDARA NA MORU od godine 1972.	
DIO A — OPĆENITO	9
Pravilo 1. — Primjena	9
Pravilo 2. — Obveznost	11
Pravilo 3. — Opće definicije	13
Personifikacija broda	15
DIO B — PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJE	16
Poglavlje I — Upravljanje brodovima pri bilo kojem stanju vidljivosti	16
Pravilo 4. — Primjena	16
Pravilo 5. — Izvidanje	16
Pravilo 6. — Sigurnosna brzina	18
Pravilo 7. — Rizik sudara	21
Pravilo 8. — Radnja kojom se izbjegava sudar	23
Položaj opasne blizine	25
Pravilo 9. — Uski kanali	27
Pravilo 10. — Sheme odvojene plovidbe	29
Poglavlje II — Upravljanje brodovima koji su u vidokrugu	33
Pravilo 11. — Primjena	33
Pravilo 12. — Jedrenjaci	33
Pravilo 13. — Pretjecanje	34
Pravilo 14. — Položaj brodova u protukursu jedan drugome	36
Pravilo 15. — Položaj križanja kursova	37
Pravilo 16. — Postupak broda koji ustupa put	38
Pravilo 17. — Postupak broda s pravom puta	39
Pravilo 18. — Međusobne obveznosti brodova	41
Poglavlje III — Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti	43
Pravilo 19. — Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti	43
DIO C — SVJETLA I ZNAKOVI	46
Pravilo 20. — Primjena	46
Pravilo 21. — Definicije	47
Pravilo 22. — Vidljivost svjetala	48
Pravilo 23. — Brodovi na mehanički pogon kad plove	48
Pravilo 24. — Tegljenje i potiskivanje	49
Pravilo 25. — Jedrenjaci kad plove i brodovi na vesla	51
Pravilo 26. — Ribarski brodovi	52
Pravilo 27. — Brodovi koji ne mogu manevrirati ili brodovi ograničene sposobnosti za manevriranje	54
Pravilo 28. — Brodovi ograničeni svojim gazom	56
Pravilo 29. — Peljarski brodovi	56
Pravilo 30. — Usidreni i nasukani brodovi	57
Pravilo 31. — Hidroavioni	58
DIO D — ZVUČNI I SVJETLOSNI SIGNALI	59
Pravilo 32. — Definicije	59
Pravilo 33. — Oprema za zvučne signale	59

Pravilo 34 — Signali za manevar i signali upozorenja	60
Pravilo 35 — Zvučni signali pri smanjenoj vidljivosti	62
Pravilo 36 — Signali upozorenja	64
Pravilo 37 — Signali pogibelji	65
DIO E — IZUZEĆA	66
Pravilo 38. — Izuzeća	66
Prilog I	
SMJEŠTAJ I TEHNIČKI PODACI SVJETALA I ZNAKOVA	66
1. Definicije	66
2. Raspored svjetala po visini i njihov razmak	66
3. Vodoravni raspored i razmak svjetala	67
4. Detalji o lokaciji svjetala za pokazivanje smjera na ribarskim brodovima, jaružalima i brodovima koji obavljaju podvodne radove	68
5. Zasloni za bočna svjetla	68
6. Znakovi	68
7. Specifikacija boje svjetala	68
8. Intenzitet svjetala	69
9. Vodoravni sektori	69
10. Okomiti sektori	70
11. Intenzitet neelektričnih svjetala	70
12. Manevarsko svjetlo	70
13. Odobrenje	70
Prilog II	
DOPUNSKI SIGNALI ZA RIBARSKE BRODOVE KOJI LOVE VRLO BLIZU JEDAN DRUGOGA	71
1. Općenito	71
2. Signali za kočare	71
3. Signali za plivarice	71
Prilog III	
TEHNIČKE POJEDINOSTI O NAPRAVAMA ZA DAVANJE ZVUČNIH SIGNALA	71
1. Zviždaljke	71
2. Zvono ili gong	73
3. Odobrenja	73
Prilog IV	
SIGNALI POGIBELJI	73
Posebne odredbe iz našega pravilnika o izbjegavanju sudara na moru	
IZBJEGAVANJE SUDARA NA MORU U JUGOSLAVENSKIM LUKAMA I MORSKIM PREDJELIMA JUGOSLAVENSKIH UNUTRAŠNJIH MORSKIH VODA U KOJIMA JE PLOVIDBA OTEŽANA	74
Preporuke međudržavne pomorske savjetodavne organizacije (IMCO) o održavanju straže u plovidbi	
DIO I — OSNOVNA NAČELA KOJA TREBA SLIJEDITI PRI ODRŽAVANJU STRAŽE U PLOVIDBI	75
DIO II — RADNE SMJERNICE ČASNICIMA STRAŽE U PLOVIDBI	77

UVOD

Sudar brodova je najčešća nezgoda suvremene plovidbe. Napredak tehnike, s obzirom na sigurnost plovinih putova, čvrstoću brodova, opremljenost najsuvremenijim i najsavršenijim plovidbenim pomagalicama i korištenje navigacijskih podataka s obale nije ravnomjerno pridonio smanjenju broja sudara. Opasnost od sudara na moru povećala se usporedo s porastom broja brodova i povećanjem njihove veličine i brzine. Zbog veće gustoće prometa brodovi se češće sreću i mimoilaze na manjim udaljenostima, pa im ostaje sve manje vremena i prostora za maneuvre izbjegavanja.

Unatoč opsežnim mjerama sigurnosti što se poduzimaju radi smanjenja opasnosti od sudara, ne treba očekivati da će ubuduće broj sudara biti znatno smanjen. Ni opća upotreba radara na brodovima, pomoću kojega navigatori mogu na velikoj udaljenosti pratiti kretanje drugih brodova u prilikama smanjene vidljivosti, nije dala očekivane rezultate. Tako ni najsuvremeniji tipovi tzv. antisudarnih radara, koji spontano i automatski upozoravaju navigatora na približavanje objekata i na rizik sudara, ne obećavaju da ulazimo u eru u kojoj će opasnost od sudara biti znatnije smanjena.

Unatoč suvremenim dostignućima tehnike, ponašanje navigatora ostaje bitan element o kojemu ovisi uspjeh izbjegavanja sudara. Preveliko pouzdanje u djelotvornost i nepogrešivost tehnike na modernom automatiziranom brodu često pridonosi popuštanju opreza i zavarava navigatora u prividnoj i lažnoj ocjeni da još ima dovoljno vremena za manevar izbjegavanja. Zbog toga, manevar poduzet s odgađanjem i zakašnjenjem nije više pravodoban, pravilan ni dovoljno uspješan. Čovjek na zapovjedničkom mostu još je najbitniji činilac koji svojim odlukama izbjegava sudare ili snosi krivnju ako do njih dođe, pa maksimalna opreznost nikada nije suvišna.

Učestalost izmjene međunarodnih pravila o izbjegavanju sudara na moru posljednjih desetljeća odraz je nemira zbog sve više sudara. Istodobno se navigatoru daje u tehničko-pravnom pogledu sve bolji standard pravila da bi se time oživotvorila djelotvornija preventivna funkcija propisa za izbjegavanje sudara na moru.

Pravila za izbjegavanje sudara na moru skup su normi kojima se regulira plovidba brodova i utvrđuje standard obaveznog (kogentnog) ponašanja. Ujedno pravila sadrže temeljne kriterije za utvrđivanje da li se navigatori ponašaju u skladu s pravilima, kako nalaže pomorska vještina i iskustvo dobrog pomorca ili se ponašaju suprotno zahtjevima norme. To znači da pravila definiraju i objektivne elemente protupravnog ponašanja, odnosno određuju kriterije za utvrđivanje krivnje za sudar.

POVIJESNI PREGLED

Prve poznate norme o reguliranju plovidbe na moru javljaju se početkom srednjeg vijeka. One su mnogo starije od normi o reguliranju kretanja bilo koje druge vrste prijevoza. Očuvan je spomenik u kojem su uklesani propisi o reguliranju plovidbe u tjesnacu Dardaneli iz doba istočnorimskog cara Anastasija I, koji je stolovao u Carigradu na prijelazu iz V u VI stoljeće.

S pojavom brodova na parni pogon nameće se potreba da se donesu prinudna pravila za izbjegavanje sudara na moru koja imaju opću primjenu. Početni rezultati u prihvaćanju zajedničkih pravila za plovidbu morem javljaju se na bilateralnoj osnovi između Francuske i Velike Britanije 1863. godine. Ista pravila prihvatile su slijedeće godine SAD i Njemačka, a naknadno su se mijenjala 1880. i 1884. godine. U međunarodnim razmjerima nije sve do druge polovice XIX stoljeća bilo pravila za izbjegavanje sudara univerzalnog značenja koja bi se primjenjivala na nekom širem području. Međutim, sve veće sudjelovanje brodova različitih država u plovidbi istim morima i oceanima zahtijevalo je donošenje ujednačenih pravila o ponašanju brodova u plovidbi.

Da bi se propisima o plovidbi brodova mogla postići potrebna djelotvornost, osnovni je uvjet da se takva pravila primjenjuju na sve brodove i da ih poštuju brodovi svih država, ne samo na otvorenu moru nego i u području mora koje pripada isključivoj vlasti pojedinih država.

Prva međunarodna pomorska konferencija o donošenju zajedničkih pravila održana je 1889. godine u Washingtonu. Tom su prilikom donesena međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru pod nazivom **Washingtonski pravilnik**, koji su prihvatile mnoge države, a obavezno se primjenjivao i na našem području i za naše brodove.

Washingtonski pravilnik bio je u manjem opsegu doraden 1910. godine i u tom je obliku ostao na snazi sve do 1954. godine. Izmjene koje su bile dogovorene na Konferenciji za zaštitu ljudskih života na moru (SOLAS) 1929. godine nisu nikada ratificirane. Tekst pravila koja su stupila na snagu 1954. godine donesena su na međunarodnoj konferenciji 1948. godine kao prilog konvenciji SOLAS-a.

Međudržavna pomorska savjetodavna organizacija (IMCO), sa sjedištem u Londonu, kao specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda, donijela je na konferenciji 1960. godine dalje izmjene i dopune tih pravila, kao dodatak konvenciji SOLAS-a, koji je stupio na snagu 1965. godine.

Međutim, zapaža se da plovidba unatoč usavršavanjima u pravno-tehničkim normativnim aktima, još nije dovoljno sigurna. Razvoj i modernizacija svjetskog brodarstva nametnuli su potrebu za reguliranjem plovidbenih putova, pa su se pojedine države počele dogovarati o utvrđivanju plovidbenih putova za najprometnija područja plovidbe. Izrađeni su prijedlozi shema odvojene plovidbe koje je prihvatio IMCO, i preporučeno je brodovima da se njih pridržavaju. U novi je pravilnik uvršteno posebno pravilo kojim se regulira plovidba u shemama odvojene plovidbe.

Nove izmjene i dopune pravila o izbjegavanju sudara na moru prihvaćene su na konferenciji Međudržavne pomorske savjetodavne organizacije, održane od 4. do 20. listopada 1972. u Londonu. Predstavnici četrdesetak pomorskih država donijeli su tekst nove Konvencije o izbjegavanju sudara na moru, koji se znatnije razlikuje od teksta pravila iz 1960. godine. Konvencija je donesena kao zaseban akt, a ne više kao dodatak konvenciji SOLAS-a. U našoj je zemlji tekst tog pravilnika prihvaćen Zakonom o ratifikaciji Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru od godine 1972, što je objavljen 26. prosinca 1975. u Službenom listu br. 60. Izvorni tekst Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru sastavljen je na engleskom i francuskom jeziku. Nova Pravila stupila su na snagu 15. srpnja 1977.

Predmet je našeg zanimanja ponajprije izvorni tekst Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru od 1972. godine. Međutim, treba

imati na umu da je u našem zakonodavstvu izbjegavanje sudara brodova regulirano Pravilnikom o izbjegavanju sudara na moru koji je objavljen u Službenom listu br. 4 od 26. siječnja 1979. Njegovim donošenjem stavljen je izvan snage Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru od 1966. godine, kojim su u nas bila ozakonjena rješenja »Dodatka« Konvencije SOLAS-a od 1960. godine.

Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru od 1979. slijedi rješenja i odredbe Konvencije od 1972. godine uz tehničke modalitete, koji su bili potrebni zbog usklađivanja Konvencije s našom zakonodavnom tehnikom. Pri tome su nastale neke razlike između teksta prijevoda Konvencije i teksta Pravilnika, najviše zbog prevodilačke neusklađenosti, ali one, nadamo se, neće imati neželjenih posljedica.

Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru od 1979. sadrži posebne odredbe o izbjegavanju sudara na moru u jugoslavenskim lukama i morskim predjelima jugoslavenskih unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana (čl. 41 — 45).

U čl. 46. Pravilnika sadržane su i kaznene odredbe kojima se kao pomorski prekršaj utvrđuje ponašanje osoba, radnja ili propust, koje nije u skladu s pravilima o izbjegavanju sudara na moru. Osobama čija se odgovornost normira smatraju se zapovjednik broda ili druga ovlaštena osoba, i to za djela učinjena u obalnom moru SFRJ i na otvorenu moru. Za pomorski prekršaj može se izreći novčana kazna od 500 do 50 000 dinara.

Međutim, u težim slučajevima povrede pravila o izbjegavanju sudara na moru može zapovjednik broda ili druga ovlaštena osoba i krivično odgovarati na temelju odredaba Krivičnog zakona za djela protiv sigurnosti ljudi i imovine, osobito ako je pri sudaru došlo do smrti, tjelesnih povreda osoba ili većih materijalnih šteta.

Pravilnikom o izbjegavanju sudara na moru od 1979. kod nas se prvi put sankcionira kao pomorski prekršaj povreda odredaba utvrđenih u tzv. shemama odvojene plovidbe iz čl. 10. Pravilnika ili pravila 10. Konvencije, ali samo u onim područjima u kojima su sheme odvojene plovidbe ustanovile Međudržavne pomorske savjetodavne organizacije (IMCO). Danas je ta organizacija izostavila iz svojega naslova riječ »savjetodavna« (slovo C), pa je IMO isto što i IMCO.

I druge pomorske države imaju posebne odredbe o prekršajima za plovidbu brodova u svojem obalnom moru, pa zapovjednici i druge ovlaštene osobe na našim brodovima mogu odgovarati u administrativnom ili krivičnom postupku pred nadležnim organima stranih država za djela počinjena u njihovu obalnome moru.

POJAM SUDARA

U pomorskom pravu sudar u širem smislu jest događaj u kojem jedan brod ili više njih stvarnim dodirom ili na drugi način nanese štetu drugome brodu, imovini ili osobama koje su na brodu. Navedeni pojam obuhvaća dvije osnovne situacije: sraz brodova ili sudar u užem smislu i indirektni sudar.

Sraz je izravan materijalni sudar dvaju ili više brodova, pri kojemu je uzrokovana šteta makar jednom brodu, stvarima ili osobama na brodu. To je pojam sudara u užem smislu, odnosno direktni (izravni) sudar. Sraz brodova (izravan) postoji i u slučaju kad se brodovi fizički dotaknu samo pojedinim svojim dijelovima. To znači da se sudarom smatra i takav događaj kada jedan brod nanese štetu drugome time što ga je zahvatio ili dotakao svojim dizalicama, sizom, ogradom,

sidrom ili nekim drugim sastavnim dijelom ili pripatkom koji strši izvan obujma trupa broda. Isto tako sudarom se smatra i kada jedan brod udari u sidreni lanac na kojem se nalazi usidren drugi brod.

U **indirektnom sudaru** jedan brod, ili više njih, uzrokuje neprikladnim manevrom ili nepridržavanjem propisa o sigurnosti plovidbe štetu drugome brodu, stvarima ili osobama na brodu, iako stvarnog sudara nije bilo. Indirektni sudar može nastati, na primjer kada neki brod plovi prevelikom brzinom i time uzrokuje valove koji nanesu štetu nekom drugom brodu vezanom uz obalu ili teretu koji se ukrcava ili iskrcava. Isto tako indirektnim se sudarom smatra kada, zbog nepravilne plovidbe ili nepravilna manevriranja jednoga broda dođe do sudara drugih brodova, do udara u obalu, ili nasukanja nekoga broda.

MEĐUNARODNA PRAVILA O IZBJEGAVANJU SUDARA NA MORU OD GODINE 1972.

DIO A — OPĆENITO

Pravilo 1.

Primjena

(a) Ova se pravila moraju primjenjivati na sve brodove na otvorenu moru i na svim vodama koje su spojene morem a plovne su za pomorske brodove.

(b) Ništa što je propisano ovim pravilima ne sprečava primjenu posebnih propisa što ih donese nadležni organ vlasti o sidristima, lukama, rijekama, jezerima ili unutarnjim plovidbenim putovima koji su spojeni s otvorenim morem i plovni za pomorske brodove. Takvi posebni propisi moraju biti, što je moguće više, u skladu s ovim pravilima.

(c) Ništa što je propisano ovim pravilima ne sprečava primjenu bilo kojih posebnih propisa što ih donese vlada bilo koje države o dodatnim položajnim ili signalnim svjetlima ili zvučnim signalima zviždalkom za ratne brodove i brodove u konvoju, ili o dodatnim položajnim ili signalnim svjetlima za ribarske brodove koji ribaju u skupini koja čini ribarsku flotilu. Dodatna položajna ili signalna svjetla ili zvučni signali zviždalkama moraju u što većoj mjeri biti takvi da se ne mogu zamijeniti bilo kojim drugim, u ovim pravilima propisanim, svjetlima ili signalima.

(d) Organizacija može prihvatiti sheme odvojenog prometa u svrhu ovih pravila.

(e) Kad god zainteresirana vlada smatra da neki brod posebne konstrukcije ili za posebne namjene ne može u potpunosti ispunjavati bilo koje odredbe iz ovih pravila što se tiče broja, položaja, dometa i luka vidljivosti svjetala ili znakova, pa i s obzirom na raspored i značajke zvučnih signalnih naprava, a da time ne smanji posebnu namjenu broda — takav brod udovoljavat će drugim odredbama što se tiče broja, položaja, dometa i luka vidljivosti svjetala odnosno znakova, a također s obzirom na raspored i značajke zvučnih signalnih naprava za koje njegova vlada u odnosu prema takvu brodu bude smatrala da u najvećoj mogućoj mjeri udovoljavaju ovim pravilima.

(a) Vode spojene otvorenim morem jesu unutrašnji plovni putovi, rijeke ili kanali i ako su plovni za pomorske brodove na njih se također primjenjuju ova pravila.

(b) Posebni propisi nadležnih organa vlasti za sidrišta, luke, rijeke, jezera ili unutrašnje plovne putove mogu se, na primjer, odnositi na dodatna svjetla, znakove, zvučne signale ili način kako se brodovi izbjegavaju u tim područjima.

U nas postoje posebni propisi o izbjegavanju sudara na moru u jugoslavenskim lukama i morskim predjelima jugoslavenskih unutrašnjih voda u kojima je plovidba otežana. U mnogim drugim zemljama, također, postoje posebni propisi, na primjer u SAD, Pravila za plovidbu u unutrašnjim vodama, Pravila za plovidbu po velikim jezerima i Pravila za plovidbu po zapadnim rijekama. U Engleskoj većina luka ima svoje propise za plovidbu u području luke.

Kad su brodovi u unutrašnjim vodama pojedinih država, dužni su da se pridržavaju lokalnih propisa i ne mogu se opravdavati da im propisi nisu bili poznati. Podaci o posebnim propisima za pojedina područja mogu se naći u Uputama za plovidbu (Sailing Directions) i u drugim publikacijama.

Na kraju ove točke skreće se pažnja nadležnim organima da posebni propisi moraju biti, što je moguće više, u skladu s ovim pravilima. Time se smanjuje mogućnost zabune i nesporazuma, koji bi mogli nastupiti među pomorcima dok plove u područjima gdje su na snazi posebni propisi.

(c) Dodatna položajna ili signalna svjetla, ili zvučne signale zviždajkom, propisuju nadležni državni organi, da bi se time olakšalo utvrđivanje položaja ili sporazumijevanje između ratnih brodova, brodova u konvoju ili ribara koji čine ribarsku flotilu. Veoma je važno da se ta dodatna svjetla ili signali što više razlikuju od onih koja su propisana ovim pravilima, tako da se ne mogu pri motrenju zamijeniti jedni drugima. Time se uklanja mogućnost zabune i netočna utvrđivanja rizika ili opasnosti od sudara.

(d) Ovim se propisom ovlašćuje IMCO da može prihvatiti nove sheme odvojenog prometa, na koje će se primjenjivati odredbe pravila 10. ovih pravila.

(e) Ovaj se dio pravila odnosi na sve brodove, ali se njima najviše koriste ratni brodovi koji zbog svoje posebne konstrukcije ili namjene ne mogu u cijelosti ispunjavati propise o svjetlima, znakovima ili zvučnim napravama. Mora se nastojati da takvi brodovi ipak što više udovolje propisima o svjetlima, znakovima ili zvučnim napravama, koji su doneseni u ovim pravilima.

Kao primjer mogu se navesti nosaci aviona kojima su jarbolna svjetla izvan simetrale broda, a znatno im je smanjena i horizontalna udaljenost. Bočna svjetla mogu im biti na odgovarajućim stranama trupa ili nadgrađa. Ako su na nadgrađu, tada je lijevo bočno svjetlo i do 30 metara od lijevog boka broda. Kada su na sidrištu, neki nosaci aviona ističu četiri bijela svjetla ispod razine palube, po jedno sa svake strane pramca i po jedno sa svake strane na krmenom dijelu broda.

Podmornice obično imaju dva jarbolna svjetla, ali s vertikalnim razmakom manjim od propisanoga. Prednje bijelo svjetlo može im biti niže od bočnih. Razmak između bočnih svjetala mnogo je manji od širine podmornice, jer su smještene na uskom mostu. Zbog takva smještaja svjetala može se pogrešno zaključiti da je posrijedi brod manji nego što je podmornica. Podmornice nekih zemalja izlažu zbog bolje identifikacije još i brzobljeskajuće žuto svjetlo kad plove tijesnim prolazima i područjima gustog prometa.

Pravilo 2.

Obveznost

(a) Ništa što je propisano u ovim pravilima ne može osloboditi brod ili vlasnika ili zapovjednika ili njegovu posadu od posljedica bilo kakva propusta u primjeni ovih pravila ili mjera opreznosti što ih zahtijevaju uobičajeno iskustvo pomoraca ili osobite okolnosti slučaja.

(b) Pri tumačenju i primjeni ovih pravila treba imati na umu sve opasnosti plovidbe i od sudara te posebne okolnosti, uključujući i ograničene mogućnosti dotičnoga broda, koje mogu zahtijevati da se odstupi od ovih pravila da bi se izbjegla neka neposredna opasnost.

(a) Ovom se točkom utvrđuje jedna od osnovnih dužnosti pomorca, tj. da se u ispunjavanju svojih obaveza u plovidbi i manevriranju brodom ponaša u skladu s uobičajenim iskustvom pomorca, ovisno o okolnosti u pojedinom slučaju. To znači da se ponaša u skladu s dobrom pomorskom praksom (»good seamanship« — engleski, ili »buona arte marinaresca« — talijanski).

To je apstraktni kriterij ponašanja pomorca, čiji se postupak konkretizira u pojedinom slučaju kada se od njega očekuje da će se ponašati kako je uobičajeno u praksi. Iskustvo nam pomaže da dođemo do pravilna odgovora na pitanje kakvo je ponašanje prosječno dobrog pomorca uobičajeno u praksi, osobito ako je riječ o situacijama koje nisu na izričit način obuhvaćene ili predviđene međunarodnim pravilima ili nekim drugim lokalnim propisima.

Radi jasnijeg razumijevanja određenog problema potrebno je objasniti pojam uobičajenog iskustva ili uobičajene prakse pomorca.

Uobičajeno iskustvo ili praksa jesu rezultanta ponašanja koje se može očekivati od prosječno dobrog zapovjednika ili pomorca. To je takav pomorac koji pažljivo i savjesno ispunjava svoje dužnosti. Takav pomorac može biti samo čovjek fizički i psihički sposoban, s potrebnim kvalifikacijama, prosječnom odlučnošću i određenim iskustvom. Treba imati na umu da se od dobrog pomorca ne traži izvanredna sposobnost ili neuobičajeno visok stupanj pažnje i opreza. Za utvrđivanje standarda uobičajenog postupka pomorca mjerodavno je ponašanje samo običnih, prosječno dobrih pomoraca.

Međudržavna pomorska savjetodavna organizacija (IMCO) izdala je preporuke o načinu održavanja straže na brodu. U prvom dijelu tih preporuka sadržana su osnovna načela koja treba poštovati u organiziranju straže u plovidbi, odnosno »morske straže« uopće. U drugom se dijelu preporuka daju, u obliku vodiča, upute o mjerama opreza i o povremenim provjerama što su dužnosti časnika koji odgovara za uredno vođenje straže. Te su preporuke rezultat dugogodišnjeg iskustva i, u području koje obrađuju, standard su ponašanja u skladu s kriterijima dobre pomorske prakse. Nepridržavanje tih uputa i nepoštovanje preporučenih načela smatrat će se u praksi kao povrede i propusti u urednom obavljanju dužnosti. Navedene preporuke donesene su u prilogu.

(b) Kada se opasnost od sudara može izbjeći u skladu s odgovarajućim propisima u ovim pravilima, brodovi uvijek treba da postupaju prema njima. Takva mogućnost izbjegavanja sudara redovito se sreće u plovidbi i vrlo rijetko se javlja potreba da se odstupa od pravila. Međutim, u nekim posebnim okolnostima, neki brod može biti u takvu položaju prema drugim brodovima da bi postupanje po pravilima dovelo do sudara, ili okolnosti mogu biti takve da neki brod prema pravilima ima suprotne obaveze.

U takvim izvanrednim okolnostima treba obavezno odstupiti od pravila da bi se izbjegla neposredna opasnost od sudara ili neka druga neposredna opasnost plovidbe. Prema tome, odstupanje od pravila dopušteno je i postaje obaveza samo onda kada bi postupanje prema pravilima dovelo do sudara ili neke druge nesreće, kao što je, na primjer, nasukanje broda. Ako neki brod odstupi od pravila, a ipak dođe do sudara, na njega pada teret dokaza da su postojale izvanredne okolnosti i da je bilo potrebno odstupiti od pravila.

Navest ćemo neke posebne okolnosti u kojima može biti potrebno odstupiti od ostalih propisa u drugim pravilima.

1. Kada brod na mehanički pogon susreće u protukursu drugi brod na mehanički pogon i kada ne može promijeniti kurs nadesno, kako je propisano pravilom 14, zbog pličine koja mu je blizu s desne strane ili zato što mu je s desne strane neki treći brod.

2. Kada se susreću tri ili više brodova, može se dogoditi da neki brod ima istodobno prema pravilima suprotne obaveze. Može imati obavezu da se ukloni s puta brodu koji vidi preko svoje desne strane po pravilu 15, a istodobno da zadrži kurs i brzinu po pravilu 17. prema brodu koji vidi preko lijeve strane ili brodu koji ga prestiže.

U navedenim i sličnim okolnostima preporučuje se da brodovi odmah smanje brzinu i, ako ima vremena, da se dogovore radio-telefonijom ili signalizacijom o načinu kako će manevrirati da bi izbjegli opasnu blizinu ili sudar. U svakom slučaju moraju signalizirati poduzeti manevar kao što je propisano u pravilu 34.

3. Prema engleskom Admiralty Notice to Mariners skreće se pažnja pomorcima na opasnost koja može nastati kada neki pojedinačni brod pokušava proći ispred formacije ratnih brodova ili kroz nju, ili trgovačkih brodova u konvoju. Takvom se brodu preporučuje da se na vrijeme ukloni, a brodovima u formaciji ili konvoju da budu oprezni i spremni za odgovarajući manevar kako bi se izbjegao sudar.

Kada pojedinačni brod opazi formaciju ili konvoj koji se približavaju s lijeve strane, najbolje je da odmah poduzme manevar izbjegavanja, tj. dok je na većoj udaljenosti od one na kojoj dolazi do primjene pravila.

Pravilo 3.

Opće definicije

Osim onoga što je u tekstu drugačije određeno u ovim pravilima:

(a) Riječ »brod« označuje svaku vrstu plovila, uključujući plovila koja plove bez istisnine i hidroavion, koje se upotrebljava ili se može upotrijebiti kao prijevozno sredstvo na vodi;

(b) izraz »brod na mehanički pogon« označuje svaki brod koji se pokreće strojem;

(c) riječ »jedrenjak« označuje brod koji se pokreće jedrima, uz uvjet da pogonski stroj, ako je na njemu instaliran, nije u upotrebi;

(d) izraz »brod koji riba« označuje svaki brod na ribanju s pomoću mreža, povraza, potegača (koča) ili drugoga ribarskog pribora što ograničuje sposobnost manevriranja, ali ne uključuje ribolov povrazom na mjestu ili kojim drugim ribarskim priborom što ne ograničuje sposobnost manevriranja;

(e) riječ »hidroavion« označuje bilo koju letjelicu kojom se može manevrirati na vodi;

(f) izraz »brod koji ne može manevrirati« označuje brod koji se ne može maknuti s puta drugome brodu, jer se njime zbog nekih posebnih okolnosti ne može manevrirati prema ovim pravilima;

(g) izraz »brod ograničene sposobnosti manevriranja« označuje brod kojemu je zbog naravi njegova posla sposobnost manevriranja ograničena prema ovim pravilima, pa se zbog toga ne može maknuti s puta drugome brodu.

Brodovima ograničene sposobnosti manevriranja smatraju se:

(i) brod na polaganju, predleđavanju ili podizanju navigacijske oznake, podvodnog kabla ili cjevovoda;

(ii) brod koji jaraža, obavlja hidrografska istraživanja ili podvodne radove;

(iii) brod koji opskrbljuje ili prekrcava osobe, zalihe ili teret dok plovi;

(iv) brod zauzet polijetanjem ili slijetanjem zrakoplova;

(v) brod na čišćenju mina;

(vi) brod na takvu tegljenju koje mu onemogućuje skretanje s njegova kursa;

(h) izraz »brod koji je ograničen svojim gazom« označuje brod koji se pokreće mehanički i kojemu je zbog njegova gaza, u odnosu prema raspoloživoj dubini vode, uvelike ograničena sposobnost skretanja s kursa kojim plovi;

(i) riječ »plovi« znači da brod nije usidren ili privezan uz obalu ili nasukan;

(j) riječi »duljina«, »širina« broda znače njegovu duljinu preko svega i najveću širinu;

(k) smatrat će se da brodovi vide jedan drugoga samo ako se jedan brod može običnim promatranjem vidjeti s drugoga broda;

(l) izraz »smanjena vidljivost« označuje svaku okolnost u kojoj je vidljivost smanjena zbog magle, sumaglice, padanja snijega ili jake oluje s kišom, pješčane oluje i drugih sličnih uzroka.

U ovom pravilu definirane su neke odabrane riječi i izrazi koji se upotrebljavaju u praksi izbjegavanja sudara na moru, a nalaze se u tekstu pojedinih pravila. Tako sve te riječi i izrazi imaju isto, definirano značenje u primjeni i tumačenju pojedinih pravila ako u nekom pravilu nije drukčije određeno.

(a) Prema ovoj se definiciji hidroavioni i plovila bez istisnine također smatraju brodovima. Plovila bez istisnine jesu brodovi lebdjelice, tj. brodovi koji lebde na zračnom jastuku iznad površine vode.

(b) Prema tekstu pojedinih pravila može se razlikovati običan »brod na mehanički pogon« i ostali »brodovi na mehanički pogon« koji mogu biti u nekim posebnim okolnostima ili aktivnostima. Ovisno o okolnostima ili aktivnostima kojima se bave imat će, prema pojedinim pravilima, posebne prednosti ili obaveze u izbjegavanju sudara i isticat će posebna svjetla ili davati zvučne signale. Takva posebna okolnost jest, na primjer, kada brod na mehanički pogon ne može manevrirati, ili aktivnost kada ribari ili je zauzet nekim drugim poslom, pa su mu ograničene sposobnosti manevriranja.

(d) Prema definiciji, smatra se da brod ribari samo onda ako ga ribolovni pribor ograničava u sposobnosti manevriranja. Zbog toga se smatra da, brod što ribari povlačnim povrazima ili drugim sličnim ribolovnim priborom, koji ga ne ograničava u sposobnosti manevriranja, ne ribari u smislu ovih pravila. Takav brod ne smije isticati svjetla i znakove propisane za ribarske brodove u pravilu 26. i nema prednost predviđenu u pravilu 18.

(f) Posebne okolnosti zbog kojih neki brod ne može manevrirati prema pravilima i maknuti se s puta drugome brodu mogu nastati, na primjer, zbog havarije stroja, vijka, kormila, jakog nevremena ili nekoga sličnog uzroka.

(g) Kao brodovi ograničene sposobnosti manevriranja smatraju se samo brodovi koji se zbog prirode svojega posla ne mogu maknuti s puta drugome brodu. Osim poslova koji su navedeni u definiciji, i drugi slični poslovi mogu biti uzrokom ograničene sposobnosti manevriranja nekoga broda.

Brod koji je zauzet tegljenjem ne smatra se uvijek brodom ograničene sposobnosti manevriranja, nego samo onda ako mu tegljenje onemogućuje skretanje s kursa. Takav slučaj može biti, na primjer, zbog vrlo dugačkog teglja ili nevremena.

(h) Smatra se da je brod na mehanički pogon ograničen svojim gazom kada je zbog svojega relativno velikoga gaza, prema dubini vode u području kuda plovi, ozbiljno ograničen u mogućnosti skretanja s kursa koji slijedi. Zbog toga takav brod ne može mijenjati kurs da bi izbjegao sudar jer postoji opasnost nasukanja na okolnim plčinama.

Takav brod pokazuje signale propisane pravilom 28, kako bi ostali brodovi mogli vidjeti da je ograničen svojim gazom i da bi mu ustupili put prema pravilu 18 (d) pod (i).

U praksi signale broda koji je ograničen svojim gazom obično ističu supertan-keri i drugi veliki brodovi dok plove područjima s relativno manjim dubinama i kada ne mogu mijenjati kurs radi izbjegavanja sudara zbog opasnosti od nasukanja. Međutim, signale mogu isticati i manji brodovi kad plove nekim područjem, a ograničeni su svojim gazom prema navodima u ovoj definiciji.

(i) Također se smatra da brod plovi kada ore na sidru u nevremenu ili sidrenim lancima s kojih su skinuta sidra.

(k) U primjeni i tumačenju ovih pravila smatra se da brodovi vide jedan drugoga samo onda kad se međusobno mogu opaziti gledanjem, uključujući i to kad noću vide jedan drugome samo svjetla.

Kada brodovi otkriju jedan drugoga na radaru, ne smatra se da se vide ako se istodobno ne mogu i gledanjem uočiti.

(l) Prema navedenim okolnostima »smanjena vidljivost« nastaje ponajprije zbog meteoroloških pojava i pješčanih oluja, ali i zbog »drugih sličnih uzroka«. Drugi uzroci mogu biti, na primjer, gust dim koji dolazi s obale ili ga ispuštaju brodovi, ili prašina koju je podigao vjetar.

Personifikacija broda

Prilikom formuliranja pojedinih pravila utvrđuju se obaveze, odnosno dužnosti broda. Na primjer: »Svaki brod mora uvijek savjesno izvidati promatranjem i slušanjem...« (pravilo 5), »Svaki brod mora upotrijebiti...« (pravilo 7), »Brod ne smije...« (pravilo 9 (d)) itd. Brod je stvar, pa, prema tome, ne može biti nosilac dužnosti ni obaveza. Brod nije subjekt prava ni obaveze, nego objekt prava. Upotreba personifikacije broda, kao jezičnog izraza za stvar, ne smije nas zavesti kao da se u pravilima utvrđuje neka imaginarna dužnost, obaveza, odgovornost ili zabrana. Imenovanje broda ili personifikacija tog pojma primjenjuje se u zakonodavstvu i sudskoj praksi kao izražajno-tehničko rješenje, a tako je prihvaćeno i u govornoj praksi, iako to s pravnoga stajališta nije pravilno. Ovdje je riječ o ponašanju osoba u vezi s plovidbom broda. Dužnosti i zabrane, prava i obaveze, krivnja i propusti odnose se na osobe koje su u bilo kojem svojstvu odgovorne za plovidbu broda i upravljanje njime. To se ponajprije odnosi na zapovjednika broda i časnike na straži.

Slično se riječ brod upotrebljava u personificiranom obliku u zakonodavnoj tehnici drugih grana pomorskog prava u nas i u svijetu.

DIO B — PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJE

POGLAVLJE I — UPRAVLJANJE BRODOVIMA PRI BILO KOJEM STANJU VIDLJIVOSTI

Pravilo 4.

Primjena

Pravila se ovoga poglavlja primjenjuju za svake vidljivosti.

U ovom je poglavlju dio pravila za plovidbu i kormilarenje, što ih brodovi moraju primjenjivati pri svakoj vidljivosti, dobroj i slaboj, danju i noću. Osim ostaloga, pravilima se propisuju osnovni kriteriji kojih se brodovi moraju pridržavati pri izviđanju, utvrđivanju sigurnosne brzine, pri riziku sudara i manevriranju da bi se izbjegao sudar.

Pravilo 5.

Izviđanje

Svaki brod mora uvijek savjesno izviđati promatranjem i slušanjem, a i svim raspoloživim sredstvima primjernih prevladavajućim okolnostima i stanju, a radi potpune procjene situacije i rizika sudara.

Ovim se pravilom obavezuju brodovi da uvijek održavaju dobro izviđanje, kako bi mogli što bolje ocijeniti situaciju oko broda i utvrditi postoji li rizik sudara s okolnim brodovima. Izviđanje uvijek treba da se prilagodi vremenskim i drugim okolnostima plovidbe i da se obavlja vizualnim promatranjem i slušanjem, a prema potrebi i drugim raspoloživim sredstvima. U druga se sredstva ubraja, prije svega, radar koji se obavezno mora upotrijebiti pri smanjenoj vidljivosti i svim drugim okolnostima u kojima podaci s radara mogu korisno poslužiti za procjenu situacije. Slušanjem obalnih radio-stanica i radarskih stanica, a i informacija s drugih brodova, mogu se često dobiti korisne obavijesti o opasnostima plovidbe u nekom području.

Kada se smjenjuje straža, mora se nova straža prethodno upoznati sa situacijom oko broda i postojećim opasnostima, tako da može sigurno nastaviti voditi brod. Časnik koji predaje dužnost ne smije napustiti stražu sve dotle dok nije sasvim uvjeren da je časnik što ga zamjenjuje ovladao situacijom i da može uspješno nastaviti s vođenjem broda.

Upotreba radara i savjesno praćenje podataka koje daje radar ne oslobađaju brod dužnosti pažljiva vizualnog izviđanja. Kada je potrebno pojačati izviđanje, a to je u prilikama smanjene vidljivosti i za vrijeme plovidbe kanalima, rijekama, tjesnacima i područjima gustog prometa, preporučljivo je postaviti posebnog izviđača na prednji dio broda, osobito na brodovima kojima je zapovjednički most udaljen od pramca. S izviđačem se potrebno dogovoriti o načinu na koji će preneti vlastita zapažanja na zapovjednički most.

Prilikom sudara m/b »Saxon Queen« s brodom »Monmouthbrook« sud je ocijenio da je do sudara došlo zbog lošeg izviđanja na m/b »Saxon Queen«, jer za vrijeme smanjene vidljivosti od 400 m, dok je plovio uz sjeveroistočnu obalu Engleske, nije imao izviđača na pramcu iako je na brodu bilo ukupno 11 članova posade. Prednost izviđača na prednjem dijelu broda jest u tome što je izviđač na takvu položaju bliže objektima koje je korisno što prije otkriti vizualno ili akustički. Izviđač na pramcu je koristan i kada dojavljuje na zapovjednički most opažanja o položaju manjih objekata i čamaca, čiju je prisutnost teže otkriti sa zapovjedničkog mosta, a njihovo registriranje na radarskom ekranu nije uvijek pouzdano ni jasno.

Potrebno je pažljivo izviđati i dok je brod usidren, pogotovu ako je slabo vrijeme ili ako je brod u području jakih struja ili velikog prometa. Pri sudaru broda »Gerda Toft« s brodom »Elizabeth Mary« sud je utvrdio krivnju broda »Gerda Toft«, jer zbog nepravilnih snimanja objekata na kopnu nije na vrijeme otkrio da mu sidro ore pa se zbog toga sudario s »Elizabeth Mary«.

Treba imati na umu da se odraz na radarskom ekranu neće uvijek pojaviti ili neće biti uočljiv kada se susreću manji objekti, ribarski brodovi, jahte ili čamci, osobito kad su drvene građe ili kad se nađe na manje ledene sante. Tako je, na primjer, u rujnu 1959. p/b »Mormacpine« plovio blizu obale SAD, brzinom 11 čvorova s »pozor« u stroju, pri vidljivosti od 450 do 900 metara. Radar mu je ispravno radio i bio je postavljen na domet osam milja. Unatoč pažljivoj motrenju ništa se nije vidjelo dok se nije čuo zvučni signal za maglu u blizini broda. Odmah je dan nalog za zaustavljanje stroja. Zapovjednik je kontrolirao radarski ekran i nije opazio nikakav odraz. Otprilike poslije jedne do dvije minute izviđač s pramca je javio da vidi brod na oko 300 metara naprijed, desno. Bio je to drveni ribarski brod »Jane«. P/b »Mormacpine« je odmah dao »svom snagom natrag«, ali to nije bilo dovoljno da se izbjegne sudar. Nakon sudara brod »Jane« je potonuo, a bilo je i ljudskih žrtava.

Da bi se poboljšala sigurnost plovidbe, Međudržavna pomorska savjetodavna organizacija uputila je u studenome 1973. preporuku državama članicama da svi brodovi manji od 100 brt koji plove u području otvorena mora ili u vodama u blizini međunarodnih plovni putova budu opskrbljeni radarskim kutnim reflektorom. Kada se reflektor podigne na jarbol, povećava se radarska jeka koju primaju okolni brodovi, pa se tako manji brodovi mogu otkriti radarom na približno dvostruko većoj udaljenosti.

Pravilo 6

Sigurnosna brzina

Svaki se brod mora uvijek kretati sigurnosnom brzinom da bi se mogla poduzeti pravilna i djelotvorna radnja koja bi spriječila sudar, te da bi se brod mogao zaustaviti na odgovarajućoj udaljenosti, prema prevladavajućim okolnostima i stanju.

Prigodom određivanja sigurnosne brzine, valja među ostalim paziti:

(a) Za sve brodove:

(i) na stanje vidljivosti;

(ii) na gustoću prometa, uključujući i ribarske ili bilo koje ostale brodove;

(iii) na manevarske osobine broda, uzimajući posebno u obzir zaustavni put i sposobnost okretanja broda u prevladavajućim okolnostima;

(iv) na prisutnost pozadinskih svjetala noću, kao što su svjetla na obali i reflektivno raspršivanje vlastitih svjetala;

(v) na stanje vjetrova, mora i morske struje, te o blizini opasnosti za navigaciju;

(vi) na gaz broda u odnosu prema raspoloživoj dubini vode.

(b) Osim toga, za brodove s radarom u radu:

(i) na značajke, uspješnost i ograničenja radarskoga uređaja;

(ii) na sva ograničenja što ih nameće ljestvica dometa radara koja je u upotrebi;

(iii) na učinak stanja mora, vremena i drugih izvora smetnja na radarsku detekciju;

(iv) na postojanje mogućnosti da mali brodovi, led i drugi plovni objekti ne budu otkriveni radarom na odgovarajućem dometu;

(v) na broj, položaj i kretanje brodova koji su otkriveni radarom;

(vi) na preciznu procjenu vidljivosti, što je moguće utvrditi upotrebom radara, određivanjem udaljenosti do brodova ili plovnih objekata u blizini.

Prema prijašnjim se pravilima brzina ograničavala samo pri smanjenoj vidljivosti. U takvu slučaju brodovi su morali ploviti »umjerenom brzinom«, koju su morali prilagoditi dometu vidljivosti i ostalim okolnostima plovidbe.

Konvencija od 1972. godine pridaje mnogo veću važnost ograničavanju brzine brodova. Uvodi se pojam »sigurnosna brzina« i posvećuje mu se cijelo ovo pravilo.

U prvoj se stavci pravila propisuje da se svi brodovi moraju uvijek kretati sigurnosnom brzinom. To znači da moraju održavati sigurnosnu brzinu u svim okolnostima plovidbe — za vrijeme dobre i smanjene vidljivosti. Sigurnosna brzina nije propisana, ali ona mora biti prilagođena prilikama u kojima brod plovi, tako da bi se mogao poduzeti prikladan i uspješan manevar radi izbjegavanja sudara i da bi se brod mogao, u slučaju potrebe, zaustaviti unutar odgovarajuće udaljenosti. Kolika je odgovarajuća udaljenost nije precizirano. Međutim, prema prijašnjim pravilima izraz »umjerenom brzinom« tumačio se kao brzina pri kojoj se brod može zaustaviti unutar polovice dometa vidljivosti.

Pri određivanju sigurnosne brzine moraju se uzeti u obzir okolnosti navedene u točkama (a) i (b) ovoga pravila, a i druge slične okolnosti koje se mogu dogoditi u plovidbi. Brzina mora biti manja kada su pojedine okolnosti nepovoljnije i kada više njih djeluje u isto vrijeme. Manja brzina je sigurnija, jer pri manjim brzinama brodu preostaje više vremena i potreban mu je manji manevarski prostor za uspješan manevar izbjegavanja kada je uočena opasnost sudara s nekim brodom.

(a) Ova se točka odnosi na sve brodove, bez obzira na korištenje nekih posebnih pomagala, kao što je, na primjer, radar.

(i) Stanje vidljivosti je osnovna okolnost koju treba uzeti u obzir pri određivanju sigurnosne brzine. Kada je smanjena vidljivost, brzina se određuje prema dometu vidljivosti i gustoći prometa.

(ii) Veća gustoća prometa može iziskivati smanjivanje brzine, osobito u području gdje se križaju pomorski putovi ili susreću ribarski brodovi.

(iii) Manevarska svojstva broda treba uvijek uzeti u obzir pri određivanju sigurnosne brzine, osobito onda kada su nepovoljne i neke druge okolnosti. Veća dužina zaustavnog puta i promjera kruga okretanja redovito iziskuju manju sigurnosnu brzinu, osobito kada je smanjena vidljivost.

(iv) Postojanje svjetala u pozadini, u smjeru promatranja, može noću znatnije ograničiti mogućnost uočavanja i prepoznavanja navigacijskih svjetala drugih brodova. Isto tako smetaju i vlastita rasvjetna svjetla, radi raspršivanja i bliještanja, ako su prejaka i ako nisu odgovarajuće zaštrta. Te okolnosti smanjuju udaljenost na kojoj se mogu otkriti drugi brodovi i zbog toga može biti potrebno smanjiti brzinu broda na neku manju sigurnosnu brzinu.

(v) Jak vjetar, valovito more ili morska struja mogu iziskivati veću sigurnosnu brzinu od one kojom bi brod plovio kada bi na njega utjecale samo neke druge nepovoljne okolnosti. U takvu slučaju može biti potrebna veća brzina da bi brod održavao kurs i time izbjegao nasukanje ili neku drugu opasnost.

(vi) Kada brod plovi većom brzinom u plićoj vodi, može doći do tzv. utjecaja plitke vode na gaz i kurs broda. Ta se pojava javlja ako je raspoloživa dubina vode veća, približno, jedan i pol puta od gaza broda. Tada može doći do momentalnog povećanja gaza na pramcu ili krmi ili do skretanja pramca prema dubljoj vodi. Da se to izbjegne u plićim vodama treba ploviti manjom brzinom, osobito u uskim kanalima.

(b) Na temelju podataka koji se mogu dobiti radarom može se mnogo bolje utvrditi situacija oko broda, osobito kada je smanjena vidljivost. Ako se ti podaci stručno tumače i pravilno iskoriste, sigurnosna se brzina može odrediti mnogo pouzdanije.

(i) Mora se imati na umu da radar ima ograničene mogućnosti i da slika na ekranu ne daje uvijek ni potpuno ni stvarno stanje oko broda.

(ii) Veći uključeni dometi daju sliku u manjem mjerilu i zbog toga s manje detalja, pa je moguće da se pojedini manji brodovi i objekti ne vide na ekranu. Pri uključenim manjim dometima slika je u većem mjerilu, ali je nedostatak u tome što se ne vide udaljeniji objekti.

(iii) Valovito more, kiša, snijeg, tuča i niski oblaci uzrokuju odraze koji zastiru ekran i sprečavaju otkrivanje brodova i objekata. Ostale slične smetnje također mogu sprečavati otkrivanje brodova i objekata, a osobito ako je neki dio brodske strukture u razini antene radara, što može prouzrokovati slijepi sektor ili sektor oslabljenog primanja na ekranu radara.

(iv) Posebnu pozornost treba obratiti mogućnosti da manji brodovi i objekti ne budu otkriveni radarom na većim uključenim dometima. Zato je poželjno da se radar povremeno uključuje na neku manju skalu dometa, na kojoj se bolje otkrivaju manji objekti, osobito ako se plovi u području u kojem ih se redovito više sreće.

(v) Broj brodova koji se vidi na radaru ovisi o gustoći prometa, uključenom dometu i radarskom horizontu, a može ih biti više desetaka. Osobitu pažnju treba posvetiti bližim brodovima i onima koji se približavaju, a osobito brodovima koji dolaze u položaj opasne blizine.

(vi) Preciznija ocjena dometa vidljivosti može se utvrditi tako da se izmjeri udaljenost radarom do onih brodova ili objekata koji se još vide slobodnim okom.

U najvećem je broju sudara brodova pri smanjenoj vidljivosti prevelika brzina bila odlučujuća za utvrđivanje krivnje i odgovornosti, jer nije bila prilagođena dometu vidljivosti i ostalim prilikama i okolnostima plovidbe. Međutim, potrebno je imati na umu da i preveliko smanjivanje brzine može biti uzrokom sudara. Takav je slučaj plovidbe broda »Ring« koji je previše smanjio brzinu i zbog toga izgubio sposobnost kormilarenja, te je na rijeci Elbi poremetio tok plovidbe i prouzrokovao sudar sa m/b »Orilik«. Sudari zbog prevelike brzine mnogo su teži i često imaju katastrofalne posljedice, na primjer sudar m/b »Andrea Doria« i m/b »Stockholm« 1956, m/t »Petar Zoranić« i m/t »World Harmony« 1960, m/b »Cavtat« i m/b »Lady Rita« 1974. itd...

U plovidbi su zapovjednici brodova, odnosno časnici straže, uvijek obavezni održavati sigurnosnu brzinu. Međutim, u praksi se ta obaveza često ne poštuje i brodovi plovo većim brzinama koje nisu sigurne. Brodari, odnosno brodovlasnici, dužni su nadzirati svoje brodove i pri kršenju postojećih propisa upozoriti zapovjednike na obavezu da se pridržavaju propisa. Ako brodar zanemari tu svoju dužnost, može u slučaju sudara ili neke druge nezgode i sam biti kriv, uz krivnju i odgovornost zapovjednika, odnosno časnika broda. Zbog toga brodar, ili brodovlasnik, može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti za nastalu štetu i pretrpjeti velike novčane gubitke. Takav je slučaj bio pri sudaru m/b »Lady Gwendolen« i m/b »Freshfield«. Do sudara je došlo isključivom krivnjom broda »Lady Gwendolen« koji je plovio prevelikom brzinom i nije pravilno primjenjivao radar. U sudaru je potonuo m/b »Freshfield«.

Pravo na ograničavanje odgovornosti brodarka, odnosno brodovlasnika, do određenih dosta visokih iznosa, priznaje se u skladu s načelima pomorskog prava za štete koje nastanu zbog grešaka i propusta zapovjednika i časnika broda, ali ne i za nepravilne radnje i propuste brodarka, odnosno brodovlasnika.

Pravilo 7

Rizik sudara

(a) Svaki brod mora upotrijebiti sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju prevladavajućim okolnostima i stanju, da bi se utvrdilo postojanje rizika sudara. Ako postoji malo sumnje, smatra se da taj rizik postoji.

(b) Radarski uređaj, ako je ugrađen i ispravan, treba pravilno upotrebljavati, uključujući i područje promatranja velikih daljina, da bi se što prije dobilo upozorenje o riziku sudara i za radarsko plivanje (crtanje manevarskog dijagrama) ili slično sustavno praćenje otkrivenih objekata.

(c) Ne smiju se praviti zaključci na temelju oskudnih podataka, a osobito na temelju nedovoljnih radarskih informacija.

(d) Prigodom utvrđivanja postojanja fizika sudara, ova objašnjenja, među ostalim, treba uzeti u obzir:

(i) Smatra se da prijete opasnost od sudara ako se kompasna snimka broda koji se približuje mnogo ne mijenja;

(ii) Takva opasnost može ponekad postojati čak i kad je očevidna veća promjena smjera, posebice kad se približuje veoma velikom brodu ili tegalj, ili ako je brod koji se približuje na vrlo maloj udaljenosti.

(a) Osnovni način utvrđivanja rizika sudara jest, ponajprije, vizualno promatranje, uz upotrebu odgovarajućih optičkih i drugih pomagala. Ako je smanjena vidljivost, posebna se pažnja posvećuje utvrđivanju rizika sudara pomoću radara i slušanjem zvučnih signala okolnih brodova.

Kada se vidi veći broj brodova, mogu se redovito zanemariti oni koji se udaljavaju, a veću pažnju treba obratiti brodovima koji se približavaju i s kojima postoji rizik sudara. Potrebno je pojedinačno provjeriti svaki brod zadržavajući se više na bližim brodovima i onima koji se brže približavaju ili dolaze iz nepovoljnijeg smjera.

Kada se ne može s potpunom sigurnošću utvrditi postoji li rizik sudara s nekim brodom, treba smatrati da rizik postoji i postupiti prema tome.

(b) Ako je brod opremljen radarom, mora ga obavezno upotrebljavati u svim situacijama kada podaci s radara mogu korisno poslužiti za utvrđivanje rizika sudara. Nužna je upotreba radara pri smanjenoj vidljivosti, kada su podaci s radara osnovni za pregled stanja oko broda. Osoba koja rukuje radarom treba da bude stručno osposobljena i mora znati pravilno tumačiti radarsku sliku i koristiti se njome. Poželjno je da se radar povremeno upotrebljava i za lijepa vremena, kada podaci s radara nisu potrebni da bi se tako steklo veće iskustvo koje može mnogo pomoći pri smanjenoj vidljivosti.

Brodovi s jednim radarom drže ga uključenog na nekoj srednjoj skali, na primjer 12 milja na otvorenu moru, a povremeno ga prebacuju na neku manju ili veću skalu dometa. Radarski je horizont na brodu veći od vizualnoga, pa kad se uključe skale većeg dometa, mogu se otkriti brodovi na većim udaljenostima. Skale manjeg dometa imaju prednost što se na njima bolje otkrivaju manji i bliži plovidni objekti.

Rizik sudara utvrđuje se plotiranjem na radarskom dijagramu ili mnogo brže na reflektivnoj ploči, ako je ona ugrađena iznad ekrana radara. Suvremenije opremljeni brodovi imaju radarske uređaje za automatsko praćenje okolnih brodova i utvrđivanje rizika sudara, čime se mnogo brže i sigurnije utvrđuje mogući rizik sudara.

Plotiranje ne daje uvijek sasvim točne podatke kao što je najbliži prolaz, te kurs i brzina drugoga broda. Greške mogu nastati zbog nepreciznosti radara ili netočna određivanja smjera i udaljenosti ili u plotiranju. Te greške mogu biti veoma opasne, jer mogu uvjetovati pogrešne zaključke, tj. da nema opasnosti od sudara. Da bi se smanjio njihov utjecaj, potrebno je upotrebljavati više uzastopnih opažanja kada se znatnije promijeni međusobna udaljenost brodova, ako su brodovi dovoljno daleko i ako za pravodoban manevar izbjegavanja još ima vremena. Osim toga, treba pažljivo pratiti brodove za koje se smatra da će slobodno proći.

Ne treba zaboraviti da opaženi ili vlastiti brod mogu mijenjati kurs i brzinu između dvaju opažanja. U takvu slučaju podaci uzeti s radara ne vrijede za plotiranje, jer će dati pogrešne podatke o najbližem prolazu, kursu i brzini drugoga broda.

Ako je na mostu samo jedan časnik, on ne može istodobno obavljati opažanje na radaru i plotiranje na dijagramu, osobito ako je veći promet. U takvim okolnostima najpogodnije je koristiti se reflektivnom pločom, na kojoj se bilježe položaji opaženih brodova u češćim određenim intervalima.

(c) Ako su podaci oskudni, zaključci o kretanju nekog broda i riziku sudara mogu biti pogrešni. Pogreška može nastati osobito ako se stvaraju zaključci samo na temelju uvida u radarsku sliku, bez plotiranja i utvrđivanja smjera kretanja pojedinoga broda. Manevar poduzet na temelju pogrešnog zaključka može dovesti brod u nepovoljniji položaj ili čak izazvati sudar s drugim brodom.

(d) pod (i) Osnovni je način utvrđivanja rizika sudara provjeravanje da li brod što se približava mijenja kompasni smjer. Ako se taj smjer znatnije ne mijenja, smatra se da rizik sudara postoji. Što je manja promjena smjera, to je veći rizik sudara.

Rizik sudara može se utvrditi i provjeravanjem mijenjanja pramčanog kuta. Međutim, u tom slučaju treba paziti da vlastiti brod bude u istom kursu pri sljedećoj provjeri smjera, ili treba uzeti u obzir promjenu kursa.

Ponekad se provjerava promjena smjera gledanjem opaženog broda preko nekog dijela brodske strukture. Taj način može biti nepouzdan, pogotovu ako se ne uzimaju u obzir promjene kursa vlastitoga broda.

Slično se utvrđuje rizik sudara i na radaru, tj. prebaci se smjernica preko opaženog broda i provjerava se da li brod ostaje u istom smjeru. Taj način utvrđivanja rizika sudara nije sasvim pouzdan, jer se njime ne dobiva najbliži prolaz ni smjer kretanja drugoga broda. Za sigurnije utvrđivanje rizika sudara potrebno je cjelovitije plotiranje kojim se dobivaju i spomenuti podaci.

(d) pod (ii) Veća brzina promjene smjera nekog broda koji se približava, nije uvijek siguran podatak da će brod proći na dovoljnoj udaljenosti i da nema rizika sudara. Ta nesigurnost nastaje zbog toga što brzina promjene smjera ne zavisi samo od udaljenosti najbližeg prolaza već i od udaljenosti na kojoj je opažanje izvršeno i relativne brzine opaženog broda. Kada su male udaljenosti opažanja, ili veća relativna brzina, mogu biti i znatnije promjene smjera, a da ipak postoji opasnost od sudara. Opasnost je mnogo veća ako se približava velik brod ili tegljač s dugačkim tegljem.

Za vrijeme dobre vidljivosti rizik sudara je obično dovoljno utvrditi samo vizualnim opažanjima. Međutim, upotreba radara ima i u takvu slučaju mnoge prednosti. Naime, njime se mogu odrediti udaljenosti okolnih brodova, a plotiranjem najbliži prolaz i ostali potrebni podaci. Zbog toga se radar mora upotrebljavati i za vrijeme dobre vidljivosti u okolnostima otežane plovidbe, kao, na primjer, u području gustog prometa ili ondje gdje se križaju pomorski putovi i slično.

Poučni su neki slučajevi iz sudske prakse kada su brodovi bili u vidokrugu jedan drugome, a proglašeni su krivim za sudar jer se nisu koristili radarom za utvrđivanje rizika sudara. Takav je slučaj sudara brodova »Statue of Liberty« i »Andulo« 1970. godine. Brodovi su bili u situaciji križanja kursova dok su plovili uz obalu Portugala. Ocijenjeno je da su oba broda kriva za sudar jer se nisu koristili radarom za utvrđivanje rizika sudara.

Rješavajući slučaj sudara brodova »Verdi« i »Pentelikon« 1970. u Gibraltarskom prolazu, sud u SAD je utvrdio krivnju broda s pravom prolaza, jer nije opazio da brod, koji je vidio preko svoje lijeve strane, može uzrokovati sudar. Da je upotrebljavao radar, bio bi to s lakoćom ustanovio. Sud je smatrao da je okolnost što se plovi u području gustog prometa dovoljna za upotrebu radara.

Pravilo 8.

Radnja kojom se izbjegava sudar

(a) Svaka radnja poduzeta da bi se izbjegao sudar treba da je izvršena odlučno, pravodobno i onako kako to treba učiniti dobar pomorac, ako okolnosti slučaja dopustaju.

(b) Svaka promjena kursa i/ili brzine da bi se izbjegao sudar, ako okolnosti slučaja dopustaju, treba biti dovoljno velika da je drugi brod, koji promatra vizuelno ili pomoću radara, može odmah primijetiti, uzastopne se male promjene kursa i/ili brzine moraju izbjegavati.

(c) Ako ima dovoljno prostora za manevriranje, samo promjena kursa može biti veoma uspješnom radnjom da se izbjegne položaj opasne blizine, uz uvjet da se učini u pravo vrijeme, da je izrazita i da ne dovede brod u položaj opasne blizine u odnosu prema ostalim brodovima.

(d) Kao rezultat poduzetog manevra da bi se izbjegao sudar, treba da je mimoilazanje na sigurnoj udaljenosti. Uspjeh te radnje treba pažljivo provjeravati sve dok drugi brod konačno ne prođe i bezopasno se ne udalji.

(e) Ako je potrebno izbjeći sudar ili dobiti vrijeme za procjenu situacije, brod mora usporiti ili čak prekinuti vožnju zaustavljanjem ili zavoziti krmom.

Kada se utvrdi da postoji opasnost od sudara s nekim brodom, mora se postupiti prema pravilima i ovisno o okolnostima poduzeti odgovarajući manevar izbjegavanja.

(a) Odlučno izvršiti manevar izbjegavanja znači izvesti ga bez odugovlačenja, dovoljno brzo i u dovoljnoj mjeri u skladu s dobrom pomorskom praksom. Pravodobno znači u najpogodnije vrijeme, prema okolnostima, ali manevar treba uvijek nastojati poduzeti dovoljno rano i na dovoljnoj udaljenosti.

Nije dobro da se izbjegavanje odgađa do posljednjeg trenutka, jer zbog odugovlačenja brodovi mogu doći u opasnu blizinu pa je rizik sudara mnogo veći.

(b) Izrazi i veće promjene kursa ili brzine redovito su uspješnije u izbjegavanju sudara od manjih uzastopnih promjena. Osim toga, veće promjene lakše primjećuju ostali brodovi i uzimaju ih u obzir pri donošenju odluke o izbjegavanju sudara.

Kada se izbjegava skretanjem, ako okolnosti dopuštaju, treba odmah skrenuti koliko je potrebno. Skretanje manje od 10° redovito se ne smatra dovoljnim. Ako se smanjuje brzina, preporučljivo je odmah smanjiti na polovicu, a po potrebi i više.

Manje promjene kursa vrlo se teško primjećuju na radaru, jer je promjena smjera prividnoga kretanja na ekranu uvijek manja od stvarne promjene kursa. Zbog toga, pri smanjenoj vidljivosti, kad se uglavnom izbjegava na temelju podataka s radara, treba još izrazitije skrenuti. Skretanje manje od 30° redovito se ne smatra dovoljnim. Za većinu situacija se preporučuje da se odmah skrene najmanje 60°, osobito ako skretanje nije praćeno smanjivanjem brzine.

(c) Manevar izbjegavanja promjenom kursa najjednostavniji je i zato se u praksi najčešće primjenjuje. Da bi se mogao izvesti, mora biti dovoljno slobodnog prostora u smjeru skretanja. Može se smatrati da je uspješno izveden ako se njime izbjegne položaj opasne blizine prema brodu zbog kojega je poduzet, i prema ostalim brodovima.

(d) Mimoilaženje na sigurnoj udaljenosti jest tada kada se brodovi mimoilaze dovoljno daleko, tako da između njih ne može doći neposredno do sudara zbog nekoga pogrešnog manevra ili neke druge nepredviđene okolnosti, kao što je, na primjer, kvar kormila. Međutim, na takvoj se udaljenosti brodovi mogu mimoilaziti samo na otvorenu moru, a u kanalima i uskim prolazima to se redovito ne može postići, pa mimoilaženje treba osobito pažljivo izvoditi.

Poduzeti manevar izbjegavanja može biti nedovoljan od samog početka ili zbog naknadne promjene kursa ili zbog brzine drugoga broda. Zato treba pažljivo pratiti i provjeravati uspjeh poduzetog manevra sve dotle dok ne prođe opasnost od sudara. Brod se ne smije prerano vratiti u prvobitni kurs ili obnoviti smanjenu brzinu, jer ga to može dovesti u položaj opasne blizine prema brodu koji se želi izbjći.

(e) Postupak primjene stroja u izbjegavanju sudara mnogo je složeniji od upotrebe kormila. Zbog toga se u praksi, kad god je moguće, izbjegava samo promjenom kursa. Mnogo se rjeđe primjenjuje smanjivanje brzine, ili prekidanje vožnje zaustavljanjem, ili preokretanjem stroja. Međutim, kad je primjena stroja nužna, on se mora odlučno i bez odgađanja upotrijebiti. Takva situacija može nastupiti kada se ne može izbjegavati skretanjem, zbog pličine ili prisutnosti drugih brodova. Tada se, prema potrebi, smanji brzina, zaustavi stroj ili zaveze krmom da se propusti brod koji se izbjegava.

Više puta u praksi, kada se ne može izbjegavati skretanjem udesno, skrene se ulijevo i učini se pun okret, radije nego da se manevrira strojem.

Ako se strojem ne upravlja izravno s mosta, nego telegrafom, redovito dolazi do zakašnjenja u poduzimanju manevra, osobito ako se on u stroju ne očekuje.

Takav je slučaj većinom na otvorenu moru. Zakašnjenje može iznositi i više minuta, pa ga treba uzeti u obzir kada se odlučuje na manevar strojem. Ako se manevar poduzima odmah kad je primljen nalog telegrafom, treba velikom brodu, koji se kreće znatnom brzinom, mnogo vremena i prostora da izgubi brzinu. Kad veliki tanker, koji se kreće punom brzinom, zaustavi stroj, plovi još deset i više minuta dok mu se brzina ne smanji upola, a gotovo cijeli sat dok se ne zaustavi.

Zaustavni put broda koji se kreće punom brzinom, i kad prebaci stroj svom snagom natrag, iznosi približno od 4 do 12 stotina njegovih dužina, a ovisi uglavnom o brzini, istisnini i vrsti stroja. Vrijeme potrebno da se brod zaustavi otprilike je od 4 do 10 minuta. Kod velikih tankera, od nekoliko desetaka tisuća tona zaustavni put je mnogo duži i iznosi do 18 dužina, a vrijeme zaustavljanja i više od 20 minuta.

Kada je vidljivost smanjena, brod redovito plovi manjom brzinom, a stroj mu je spreman za neposredno poduzimanje potrebnog manevra. U takvoj situaciji mnogo je korisnija upotreba stroja, jer se manevar izbjegavanja može mnogo prije i uspješnije ostvariti.

Kada se stroj prebaci na vožnju natrag, brod sve manje sluša kormilo jer mu opada brzina, a raste snaga stroja u vožnji krmom. Pri tome nastaje jači izboj krme i dok se brod zaustavi, skrene udesno više od 90° od prvobitnoga kursa ako je brod s jednim desnovitim vijkom.

Smanjivanje brzine, prekidanje vožnje zaustavljanjem ili preokretanjem stroja mora se također primijeniti kada se ne može pouzdano utvrditi položaj nekoga broda koji se približava u položaj opasne blizine ili u slučaju neke druge okolnosti koja utječe na sigurnost plovidbe. Takav se manevar poduzima da bi se dobilo na vremenu za procjenu situacije, a više se primjenjuje kada je smanjena vidljivost.

Položaj opasne blizine

Izraz položaj opasne blizine upotrebljava se više puta u pravilima i tumačenju pravila u vezi s rizikom sudara i manevarom izbjegavanja. Pojam je dosta složen i značenje mu je uvjetovano okolnostima u kojima se primjenjuje, pa ga je teško definirati. Sva nastojanja na posljednjoj konferenciji o izbjegavanju sudara na moru da se taj pojam precizno definira, ostala su neuspješna. Međutim, zbog važnosti pojma u primjeni i tumačenju pravila, pokušat ćemo pobliže objasniti njegovo značenje, zavisno od okolnosti u kojima se primjenjuje.

Prema shvaćanju u pomorskoj praksi pojam označava neposrednu opasnost od sudara zbog međusobnog položaja i blizine na kojoj se nalaze. Međusobni je položaj brodova određen njihovom udaljenošću i relativnim smjerom i brzinom kojom se približavaju. Približavati se mogu na sudarnom kursu ili u položaju mimoilaženja.

Kada se brodovi približavaju na sudarnom kursu, manevar se izbjegavanja redovito može poduzeti dovoljno rano, dok su brodovi još daleko, pa se mimoilaženje može izvesti na dovoljnoj udaljenosti, tako da uopće ne dođe do opasnosti od sudara. Međutim, ako se izbjegavanje odgađa, brodovi dolaze sve bliže i preostaje im sve manje vremena i prostora za poduzimanje uspješnog manevra izbjegavanja. U jednom trenutku brodovi će doći toliko blizu, do neke granične blizine, kada će im ostati vrlo malo vremena i prostora za poduzimanje uspješnog manevra izbjegavanja. Takva granična blizina može se shvatiti kao »položaj opasne

blizine« u smislu ovih pravila. Prema pravilima i navedenom, vidimo da brodovi moraju izbjegavati ne samo sudar nego i dolazanje u položaj opasne blizine. Tako mogu uvelike smanjiti rizik i opasnost od sudara.

Udaljenost na kojoj nastupa položaj opasne blizine ovisi o okolnostima svakoga pojedinog slučaja, pa je nije moguće unaprijed brojčano odrediti. Međutim, navest ćemo neke okolnosti pri kojima će ta udaljenost biti redovito veća. To će biti:

1. kad se približavaju veći brodovi,
2. kad je smanjena vidljivost,
3. kad se brodovi približavaju većom brzinom,
4. kad je približavanje iz nepovoljnijeg smjera,
5. kad neki brod ima slabije manevarske mogućnosti, veći krug okretanja ili duži zaustavni put,
6. kad su u području plovidbe jači valovi, vjetar ili morska struja.

Iz toga izlazi da udaljenost na kojoj nastupa položaj opasne blizine može biti znatno različita, ovisno o navedenim okolnostima. Na primjer, ako se približavaju čamci ili mali brodovi, malom brzinom, udaljenost može iznositi samo nekoliko desetaka ili stotina metara. Međutim, kada se približavaju veliki brodovi, većom brzinom, ta udaljenost može biti i nekoliko milja.

Kada su brodovi u položaju mimoilaženja, mogu doći u položaj opasne blizine ako se mimoilaze na nekoj manjoj, opasnoj udaljenosti. U takvu slučaju može doći i do sudara ako neki od brodova u mimoilaženju nepredviđeno skrene s kursa zbog nekog propusta, nepažnje, kvara kormila, jake struje, valova ili drugih okolnosti. Zbog toga i u takvoj situaciji brodovi moraju izbjegavati položaj opasne blizine i ranije poduzeti manevar izbjegavanja. Udaljenost na kojoj nastupa položaj opasne blizine zavisi od sličnih okolnosti kao i kad su brodovi na sudarnom kursu. Međutim, kad se brodovi mimoilaze u nekom kanalu ili tjesnacu, često nije moguće održavati dovoljnu udaljenost, pa je u tom slučaju potrebno smanjiti brzinu, pažljivo i oprezno kormilariti sve dotle dok se brodovi ne mimođu.

Protupravnost određenoga kretanja broda ili krivnja za eventualni sudar ocjenjuje se i utvrđuje već na osnovi toga što odgovorna osoba na brodu dopusti da brod dođe u položaj u kojem postoji opasnost od sudara, ako okolnosti slučaja dopuštaju da se brodovi zadrže ili mimođu na potrebnoj udaljenosti. Na otvorenu moru, kao i svuda gdje konfiguracija obale i pličina, ili položaj drugih brodova to dopuštaju, brodovi su dužni na vrijeme ne samo izbjegavati sudar nego uopće položaj prema drugom brodu u kojem postoji mogućnost i vjerojatnost sudara s drugim brodom. Zbog toga se provjerava ponašanje brodova i utvrđuje njihova krivnja i za vrijeme dok su se približavali u položaj opasne blizine, a ne samo za vrijeme neposredno prije sudara.

Zanimljiv je slučaj sudara m/b «Grepa» od 9 957 brt i m/b »Verena« od 18 656 brt, koji se dogodio u Sredozemnome moru, dvadesetak milja sjeverno od obale Alžira, po mirnu moru i smanjenoj vidljivosti. Prije sudara m/b »Grepa« je plovio dulje od jednog sata u okolnostima smanjene vidljivosti i otkrio je prisutnost i položaj m/b »Verena« još dok su brodovi bili udaljeni 15 milja. U trenutku sudara brzina m/b »Grepa« je bila 2,5 čvora. M/b »Verena« je uplovio u područje smanjene vidljivosti samo pet minuta prije sudara. Prije toga, rano ujutro, brodu objektivno nije bilo lako u smjeru zapada otkriti prisutnost magle, pogotovu zato što su se na jugu vidjeli obrisi planina. M/b »Verena« se nije koristio radarom i nije bio svjestan prisutnosti m/b »Grepa« sve do nekoliko trenutaka prije sudara. Brzina m/b »Verena« bila je oko 12 čvorova neposredno

prije sudara. Na sudu su oba broda proglašena krivima i odgovornima za sudar u jednakom omjeru. Sudac apelacijskog suda u Engleskoj Willmer tom je prilikom ocijenio da pojam položaj opasne blizine ovisi o veličini, karakteristikama i brzini odnosnih brodova, a u ovom slučaju, da treba udaljenost na kojoj nastupa položaj opasne blizine izraziti u miljama, jer je posrijedi bilo približavanje brodova na otvorenu moru.

Na kraju se može još jedanput naglasiti da je najdjelotvorniji manevar izbjegavanja sudara, zapravo, izbjegavanje dolaska u položaj opasne blizine, pazeći pritom na to da je udaljenost na kojoj ona nastupa relativna i da ovisi o okolnostima svakoga pojedinog slučaja.

Pravilo 9

Uski kanali

(a) Brod koji plovi u uskom kanalu ili plovnom putu, koliko god je to sigurno i izvedivo, mora se držati uz vanjski rub kanala ili plovnoga puta koji se nalazi s njegove desne strane.

(b) Brod kraći od 20 m ili jedreniak ne smije ometati prolaz brodu koji može sigurno ploviti jedino unutar uskoga kanala ili plovnog puta.

(c) Brod koji riba ne smije ometati prolaz bilo kojemu drugom brodu koji plovi unutar uskoga kanala ili plovnoga puta.

(d) Brod ne smije poprijeko prelaziti uski kanal ili plovni put, ako takvo prelazanje ometa prolaz nekome brodu koji može sigurno ploviti jedino unutar toga kanala ili plovnoga puta. Sumnja li se u namjeru broda koji prelazi poprijeko, može se upotrijebiti zvučni signal propisan Pravilom 34 (d).

(e) (i) Kad se pretjecanje u uskome kanalu ili plovnome putu može obaviti jedino ako brod kojega se pretječe mora poduzeti radnju da omogući bezopasan prolaz, brod koji namjerava pretjecati mora pokazati svoju namjeru glasajući se odgovarajućim signalom, propisanim u Pravilu 34 (c) pod (i). Brod koji se pretječe, ako se s time slaže, mora upotrijebiti odgovarajući signal predviđen u Pravilu 34 (c) pod (ii) i poduzeti potrebne mjere da bi omogućio neopasan prolaz. Posumnja li u namjeru drugoga broda, on može upotrijebiti signale predviđene u Pravilu 34 (d).

(ii) Ovo pravilo ne oslobađa brod koji pretječe od obveze prema Pravilu 13.

(f) Brod koji se približuje zavoju ili području uskoga kanala odnosno plovnoga puta gdje se drugi brodovi ne mogu vidjeti zbog zaklonjena vidika nekom zaprekom, treba ploviti posebnom budnosti i oprezom te se treba glasati odgovarajućim signalima prema Pravilu 34 (e).

(g) Svaki brod treba da izbjegava sidrenje u uskome kanalu, ako to okolnosti slučaja dopustaju.

Što se smatra uskim kanalom, u pravilu nije precizirano. Da bi se dobila bolja predodžba, može se spomenuti da se u sudskoj praksi Messinski prolaz smatra uskim kanalom. Isto se tako uskim kanalom smatra ulaz u luku Falmouth, ulaz u Temzu, rijeka Shelda, Dardaneli, Bospor i slični uski prolazi. Pojedini prolazi široki otprilike dvije milje, tretirani su u nekim slučajevima kao uski kanali.

Plovnim se putem (fairway) smatra dio rijeke, luke i slično kuda prolazi glavni kanal za veće brodove. Isto tako se tretira i uobičajeni put kojim ulaze ili izlaze brodovi iz luke. Plovnim se putem, također smatra i put koji je označen plutačama na otvorenu moru.

(a) Ovaj propis obavezuje brodove da se drže vanjskog ruba kanala ili plovnog puta, koji se nalazi s njihove desne strane, koliko je god sigurno i izvedivo. Brodovi s manjim gazom treba da plove više desno, što olakšava prolaz brodovima s većim gazom i onima koji namjeravaju pretjecati.

(b) Veći brod može upozoriti brod manji od 20 m ili jedrenjak kada vidi da ne postupa u skladu s ovim propisom i da mu ometa slobodan prolaz. Upozorenje se sastoji od najmanje pet kratkih i brzih zvižduka, koji mogu biti praćeni svjetlosnim signalima prema pravilu 34 (d).

(c) Prema ovom propisu brodovi mogu ribariti u uskom kanalu ili plovnom putu, ali time ne smiju ometati prolaz drugim brodovima.

(d) Brod koji namjerava prijeći poprijeko uskoga kanala ili plovnog puta, mora se prethodno uvjeriti da time neće ometati prolaz brodovima koji plovo uzduž kanala.

Ako nije jasna namjera broda koji presijeca kanal, može se izraziti sumnja signalima spomenutim u komentaru propisa (b). Kada u plovidbi kanalom između brodova dođe do nekih nepredviđenih situacija križanja kursova, primjenjuje se pravilo 15 ako su brodovi jedan drugome u vidokrugu.

(e) pod (i) Brod koji namjerava pretjecati najprije mora utvrditi ima li dovoljno prostora u uskom kanalu ili plovnom putu. Ako utvrdi da ima dovoljno prostora, a smeta mu brod koji želi pretjecati, mora svoju namjeru oglasiti odgovarajućim zvučnim signalom. Kad brod koji pretječe želi prestići brod ispred sebe s njegove desne strane, dat će dva duga i jedan kratki zvižduk, a ako ga namjerava prestići s njegove lijeve strane, dat će dva duga i dva kratka zvižduka.

Brod koji se pretječe, ako se slaže s pretjecanjem, izrazit će svoju suglasnost uzastopnim zvižducima; dugim, kratkim, dugim, kratkim. Osim toga, taj brod treba da poduzme potrebni manevar da bi omogućio slobodno pretjecanje. Ako sumnja da pretjecanje ne može biti sigurno, to će također izraziti signalima spomenutim u komentaru propisa (b).

Pretjecanje koje zahtijeva davanje spomenutih zvučnih signala i poduzimanje manevra broda koji se pretječe može se izvoditi samo kada su brodovi jedan drugome u vidokrugu.

Pri pretjecanju treba pripaziti da ne dođe do prisisavanja između brodova. O mogućnosti prisisavanja vidi komentar pravilu 13.

(e) pod (ii) Ovaj propis upozorava brod koji pretječe da je dužan pridržavati se pravila 13, tj. da mora izbjegavati brod što ga pretječe.

(f) Brod koji plovi kanalom ili plovnim putem mora dati jedan dugi zvižduk kada se približava zavoju ili području u kojem zbog neke zapreke ne može vidjeti dolazeće brodove. Brod koji dolazi prema zavoju ili zapreci, kada čuje ovaj signal, mora također odgovoriti jednim dugim zviždukom.

Brod mora obići zavoj oprezno bez obzira na to da li je čuo signal nekoga broda. Ne smije presijecati zavoj i tako doći na drugu stranu uskoga kanala ili plovnoga puta kojim plovo brodovi u suprotnom kursu.

Kada se brodovi približavaju iz suprotnih smjerova i čuju međusobne signale, potrebno je da brod koji plovi protiv struje pričeka dok drugi brod slobodno prođe. Ta se mjera opreza poduzima pred zavojem, u užem ili plićem dijelu uskoga kanala ili plovnog puta, kako to zahtijeva dobra pomorska praksa.

(g) U uskom se kanalu ne smije sidriti, osim onda kada je to nužno, na primjer ako se pokvari stroj, kormilo ili se pojavi gusta magla.

Prema pravilu 1 (b) nadležne vlasti pojedinih država mogu donijeti posebne lokalne propise za plovidbu uskim kanalima i plovnim putovima koji se nalaze unutar njihovih teritorijalnih voda. Takve je propise potrebno poznavati i njih se pridržavati.

U nas postoje posebni propisi za plovidbu Šibenskim i Fažanskim kanalom, Pašmanskim tjesnacem i rijekom Zrmanjom.

Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru nije posebnim propisima reguliran postupak brodova pri ulasku i izlasku iz luka, uskih kanala i plovnih putova. Međutim, to je obično regulirano nacionalnim ili lokalnim propisima. Općenito je prihvaćeno načelo da prednost u manevriranju imaju brodovi koji izlaze iz luke, uskog kanala ili plovnog puta i da ih u tome ne smiju ometati brodovi koji ulaze.

Postoji općenito pravilo ponašanja po kojem brod koji se nalazi izvan plovnog puta ne smije ući u plovnii put na mjestu gdje bi u tom trenutku izazvao opasnost ili teškoće ostalim brodovima koji već plovo unutar plovnog puta.

Pravilo 10.

Sheme odvojene plovidbe

(a) Ovo se pravilo primjenjuje na sheme odvojene plovidbe koje su u Organizaciji prihvaćene.

(b) Brod koji se služi shemom odvojenog prometa mora:

(i) prosljediti po određenom plovidbenom putu u općem smjeru toka plovidbe za taj put;

(ii) koliko je god praktički izvedivo, izbjegavati liniju ili zonu odvojene plovidbe;

(iii) priključivati se u plovidbeni put ili izlaziti iz njega, u normalnim okolnostima, na kraju puta, a pri priključivanju ili izlazenju sa strane treba to učiniti sa što je praktički moguće manjim kutom u odnosu prema općem smjeru toka plovidbe.

(c) Prelaženje plovidbenoga puta poprijeko, koliko god je to izvedivo, brod mora izbjegavati, međutim, ako je to prisiljen učiniti, treba prelaženje izvesti što je praktički više moguće okomito na opći smjer toka plovidbe.

(d) Zone se priobalne plovidbe, u normalnim okolnostima, ne smiju rabiti za slobodnu¹ plovidbu koja bezopasno može upotrebljavati određeni plovidbeni put unutar granične sheme odvojene plovidbe.

(e) Brod, ako ne presijeca poprijeko, ne smije u normalnim okolnostima ući u zonu odvajanja ili prijeći poprijeko linije odvajanja, osim:

(i) u slučajevima nužde da bi izbjegao neposrednu opasnost;

(ii) kad riba unutar zone odvajanja.

(f) Brod koji plovi u području blizu završetka sheme odvojene plovidbe, mora to činiti s posebnim oprezom.

(g) Brod mora, ako je to izvedivo, izbjegavati sidrenje unutar sheme odvojene plovidbe ili u područjima blizu njezinih završetaka.

(h) Brod koji se ne koristi shemom odvojene plovidbe mora je zaobilaziti koliko je to praktički više moguće.

(i) Brod koji riba ne smije ometati prolaz ni jednome brodu koji slijedi tok plovidbenoga puta.

(j) Brod kraći od 20 m ili jedrenjak ne smiju ometati siguran prolaz broda na mehanički pogon koji slijedi tok plovidbenoga puta.

Sheme odvojene plovidbe noviji su način usklađivanja pomorskog prometa u područjima otežane plovidbe i većeg prometa, kao što su kanali i predjeli u kojima se stječu plovidbeni putovi. Svrha je ovog usklađivanja da se smanji rizik i opasnost od sudara u tim područjima.

Sheme odvajaju promet iz suprotnih ili gotovo suprotnih smjerova pomoću zona ili linija odvajanja. Plovidba u jednom smjeru odvija se unutar plovidbenog puta određene širine, koji je ograničen s jedne strane zonom ili linijom odvajanja, a s druge strane vanjskom graničnom linijom.

Sheme odvojene plovidbe donijela je i prihvatila Međudržavna pomorska savjetodavna organizacija (IMCO) za većinu glavnih kanala i drugih pomorskih putova na kojima se odvija gust promet. Te su sheme ucrtane u pomorskim kartama novijeg izdanja, a podaci o njima donose se u Oglasima za pomorce (Notice to Mariners) i u Uputama za plovidbu (Sailing Directions).

(a) Ovom točkom se objašnjava da se pravilo 10. odnosi samo na sheme odvojene plovidbe koje je prihvatila Organizacija (IMCO). To znači da se ne odnosi na neke slične sheme odvojene plovidbe koje su uspostavile pojedine vlade unutar svojih teritorijalnih voda i u kojima plovidba može biti drukčije regulirana.

(b) Odnosi se na sve brodove koji se služe shemom odvojene plovidbe, osim brodova koji prelaze poprijeko i koji su zauzeti ribolovom. Ti su brodovi posebno tretirani u točkama (c) i (i).

(i) Smjer plovidbe je određen za pojedine plovidbene putove i naznačen je strelicama na pomorskim kartama. Brodovi su dužni pridržavati se naznačenog smjera i općeg toka plovidbe za taj put.

Prema Međunarodnom signalnom kodeksu »YG« znači: »Izgleda da ne plovite u skladu sa shemom odvojene plovidbe.« ~~Kada zapovjednik nekog broda primi takav signal odmah mora provjeriti kurs i poziciju svojega broda i prema okolnostima poduzeti odgovarajuću akciju.~~

¹ Umjesto upotrijebljenog izraza »slobodnu plovidbu« izvorniku »through traffic« bolje odgovara prijevod »tranzitnu plovidbu« ili »direktnu plovidbu«.

(ii) Propisom se zahtijeva od brodova da ne prilaze blizu linijama ili zonama koje odvajaju plovidbene putove, koliko je god to praktički izvedivo. To je potrebno zbog toga što linije i zone obično nisu označene plutačama, a pozicija broda se ne može uvijek sasvim precizno odrediti, pa postoji opasnost da brodovi zađu u plovidbeni put suprotnoga smjera ili da dođu u opasnu blizinu s brodovima koji slijede tok toga puta.

Brodovi, također, treba da se drže dalje i od vanjske granične linije s desne strane, pogotovu ako postoji zona priobalne plovidbe kojom brodovi dolaze iz suprotnog smjera. U takvu slučaju postoji opasnost da brodovi dođu u položaj protukursova i da moraju izbjegavati skretanjem udesno, što bi ih odvelo još dalje u suprotan tok plovidbe, tj. mogući novi rizik sudara i otežalo im povratak u njihov plovidbeni put.

(iii) Plovidbeni putovi redovito slijede uobičajene rute brodova, pa većina brodova u njih ulazi ili iz njih izlazi na kraju puta. Međutim, ako se neki brod uključuje u plovidbeni put negdje sa strane, mora to učiniti pod što manjim kutom prema smjeru plovidbe da bi što manje ometao brodove koji već plove u plovidbenom putu.

(c) Kada je brod prisiljen presijecati plovidbeni put, na primjer zbog prosljeđivanja za luku odredišta, tada to mora izvesti po mogućnosti što više okomito na opći smjer toka plovidbe. Time se smanjuje vrijeme prelaženja i mogući rizik sudara s brodovima u plovidbenom putu. Takvo prelaženje treba izvoditi i u slučaju kada trenutno nema brodova u plovidbenom putu. Ako u toku presijecanja puta nastupi rizik sudara, mora se poduzeti odgovarajući manevar izbjegavanja u skladu s ostalim pravilima.

(d) Zone priobalne plovidbe jesu područja između vanjskih granica shema odvojene plovidbe i odgovarajuće obale. Tim se zonama obavlja priobalni i lokalni promet.

Brodovi koji plove u tranzitnom prometu ne smiju se u normalnim okolnostima služiti zonama priobalne plovidbe. Oni su dužni da upotrebljavaju odgovarajući plovidbeni put unutar sheme odvojene plovidbe, koja je prihvaćena za to područje.

(e) Zone i linije odvajanja razdvajaju plovidbene putove sa suprotnim tokovima plovidbe. Ulaziti u zonu i presijecati liniju odvajanja smiju brodovi koji prelaze poprijeko sheme odvojene plovidbe i brodovi koji su zauzeti ribolovom, a ostali brodovi samo u slučaju nužde, tj. da bi izbjegli neposrednu opasnost.

Brodovi koji ribare u zoni odvajanja mogu se kretati u svim smjerovima. Međutim, kad ribare uz granicu linije odvajanja, preporučuje se da se ne kreću suprotno od općeg toka plovidbe i da paze da im mreže ne ometaju plovidbu brodovima u plovidbenom putu.

(f) Posebno oprezno treba ploviti blizu završetka sheme odvojene plovidbe, jer je u tom području redovito gušći promet i brodovi prilaze iz različitih smjerova da se uključe u odgovarajući plovidbeni put.

(g) Ako je brod prisiljen sidriti unutar sheme odvojene plovidbe, mora nastojati da to bude u zoni odvajanja, jer će tako manje ometati tok plovidbe.

(h) Brodovi nisu obavezni ploviti unutar sheme odvojene plovidbe, ali kada se njome ne koriste, moraju je što više izbjegavati da ne ometaju brodove koji se njome služe. Takav je slučaj kad brodovi plove blizu sheme odvojene plovidbe, pokraj vanjske linije odvajanja koja graniči s otvorenim morem. Međutim, kada je shema odvojene plovidbe u nekome kanalu ili tjesnacu, tada redovito zauzima

cijelu širinu prolaza, pa se njome moraju koristiti svi brodovi i pridržavati se općeg toka plovidbe.

(i) Brodovima je dopušteno ribarenje unutar zone odvajanja i plovidbenog puta, ali time ne smiju ometati prolaz bilo kojem brodu u plovidbenom putu i moraju se kretati u smjeru općeg toka plovidbe.

(j) Ovim se propisom nameće obaveza brodovima kraćim od 20 m i jedrenjacima da izbjegavaju veće brodove na mehanički pogon, koji slijede tok plovidbenog puta, bez obzira na njihov međusobni položaj. Ta se obaveza ne primjenjuje u slučaju kad brod na mehanički pogon prelazi poprijeko plovidbenog puta.

Može se još napomenuti da su brodovi koji plove unutar shema odvojene plovidbe dužni primjenjivati odgovarajuća ostala pravila o izbjegavanju, ako između njih nastupi rizik sudara.

Pravilo 11.

Primjena

Pravila se ovoga poglavlja odnose na brodove koji su na vidiku jedan drugome.

Prema definiciji u pravilu 3 (k) smatra se da su brodovi na vidiku jedan drugome samo onda kada se jedan brod može običnim promatranjem vidjeti s drugoga broda. Kada se brodovi primijete samo na radaru, ne smatra se da su jedan drugome na vidiku. Pri smanjenoj vidljivosti normalno se primjenjuje pravilo 19. poglavlja III, ali ako brodovi dođu jedan drugome na vidik, moraju postupati prema pravilima ovog poglavlja.

Pravilo 12.

Jedrenjaci

(a) Kad se dva jedrenjaka približuju jedan drugome tako da prijete opasnost od sudara, jedan se od njih mora ukloniti drugome s puta ovako:

(i) kad svaki od njih ima vjetar s različitih strana, brod koji plovi vjetrom s lijeve strane broda mora se ukloniti s puta onome drugom;

(ii) ako oba broda imaju vjetar s iste strane, brod koji se nalazi u privjetrini mora se ukloniti s puta brodu koji plovi u zavjetrini;

(iii) ako brod koji plovi vjetrom s lijeve strane vidi brod u privjetrini i ne može za njega sa sigurnošću utvrditi plovi li vjetrom s lijeve ili s desne strane, mora mu se ukloniti s puta.

(b) U svrhe ovoga pravila, privjetrinom se smatra strana suprotna onoj na kojoj se nalazi glavno jedro, ili u slučaju broda s križnim glavnim jedrima — suprotna strana od one na kojoj su zatezi najvećeg letnog jedra.

U međusobnom izbjegavanju sudara jedrenjaci prije svega postupaju prema tome s koje strane broda imaju vjetar, a zatim ovisno o tome da li se nalaze u privjetrini ili zavjetrini.

Jedrenjak koji ima vjetar s lijeve strane mora izbjegavati jedrenjak koji ima vjetar s desne strane. Kada im je vjetar s iste strane, uklanja se onaj koji je u privjetrini.

Ako je jedrenjak u zavjetrini, a ima vjetar s lijeve strane i ne može sigurno utvrditi s koje strane ima vjetar jedrenjak u privjetrini, mora mu se ukloniti s puta. Takav slučaj može nastupiti noću kada se vidi zeleno svjetlo nekog jedrenjaka, a ne može se utvrditi da li mu je vjetar s lijeve strane.

Pravilo 13.

Pretjecanje

(a) Bez obzira na bilo koji propis iz ovoga poglavlja svaki brod koji pretječe drugi brod mora se ukloniti s puta dostignutome brodu.

(b) Smatrat će se da brod pretječe kad se približuje drugome brodu iz smjera većega od 22,5° iza subočice prema krmi toga drugoga broda, tj. kad je u takvu položaju prema brodu kojega pretječe da bi mu noću mogao vidjeti samo krmeno svjetlo a da mu ne vidi nijedno od bočnih svjetala.

(c) Ako je brod u ikakvoj sumnji pretječe li drugi brod, dužan je sebe smatrati brodom koji pretječe i prema tome se ponašati.

(d) Svaka iduća promjena smjera između dvaju brodova ne može učiniti da se brod koji pretječe smatra brodom koji presijeca kurs onome drugom, prema ovim pravilima, i ne može ga osloboditi dužnosti da se ukloni s puta dostignutome brodu, sve dok ga konačno ne mimoide i dok se ne udalji.

(a) Ova odredba ima prednost pred svim ostalim propisima ovoga poglavlja prema kojima bi se moglo drukčije zaključivati. Prema tome, jedrenjak će izbjegavati drugi jedrenjak koji dostiže bez obzira na to s koje strane imaju vjetar. Isto tako, svi brodovi navedeni u pravilu 18. moraju izbjegavati dostignuti brod bez obzira na njihovu sposobnost manevriranja.

(b) Brodom koji pretječe smatra se svaki brod koji dostiže drugi brod i približava mu se iz sektora krmelog svjetla. To je noću lako utvrditi, jer brod koji pretječe najprije će vidjeti krmeno svjetlo broda što ga prestiže, a tek u kasnijoj fazi pretjecanja jarbolna i jedno od bočnih svjetala. Danju se to ne može sasvim pouzdano utvrditi s broda koji pretječe, već se samo procjenjuje prema izgledu broda što ga prestiže.

(c) Ako brod koji dostiže drugi brod ne može pouzdano utvrditi da li je u položaju pretjecanja, a sumnja da bi mogao biti, mora sebe smatrati brodom koji pretječe i izbjegavati dostignuti brod.

(d) Brod koji pretječe drugi brod mora dostignuti brod izbjegavati postoji li rizik sudara sve dotle dok ga potpuno ne prijeđe i od njega se ne udalji. Dostizanje drugoga broda može biti pod nekim kutom ili u paralelnom kursu. Ako se brodovi približavaju pod nekim kutom, tada brod koji pretječe sigurnije izbjegava dostignuti brod tako da mu prođe iza krme. Ako mu presijeca kurs pred pramcem, mora to učiniti na dovoljnoj udaljenosti. Brod koji pretječe u paralelnom kursu redovito prelazi dostignuti brod sa strane s koje mu se približava. Pretjecanje treba da bude na dovoljnoj udaljenosti kako bi se izbjegla opasna blizina i prisisanje između brodova.

Pojava prisisanja nastaje među brodovima pri pretjecanju na manjoj udaljenosti u paralelnom kursu. Prisisanje je češće i izrazitije u plićim vodama kada je velika brzina kretanja brodova, ali sporo pretjecanje. Udaljenost na kojoj se može pojaviti prisisanje ovisi, prije svega, o veličini i brzini brodova i dubini vode, a može u nekim nepovoljnim slučajevima iznositi i nekoliko stotina metara. Prisisanje može nastati i u dubljoj vodi, osobito ako se pretječe na maloj udaljenosti između većih i brzih brodova. Za sudar između brodova »Queen Mary« i »Curacao« smatra se da je nastao djelomično i zbog prisisanja, iako je dubina u području sudara bila oko 100 metara.

Prisisanje se objašnjava time što u vodi između brodova dolazi do smanjivanja tlaka kada se dva broda kreću u istom smjeru na manjoj udaljenosti. Tlak je manji oko sredine broda, a u području pramca i krme nešto je veći. Zbog toga dolazi i do skretanja brodova s kursa, ovisno o fazi pretjecanja. Ako su u pretjecanju manji i veći brod, tada je skretanje s kursa izraženije kod manjega broda. Skretanje se ne može uspješno suzbiti okretanjem kormila, i zajedno s prisisavanjem velika je opasnost koja može dovesti i do sudara brodova. Opasnost je osobito izražena ako je pretjecanje u uskom kanalu, a prestizani brod plovi velikom brzinom.

Dostizanje među brodovima, u približno paralelnom kursu, može biti i na većoj udaljenosti od one na kojoj se normalno smatra da dolazi do primjene pravila. Uzmimo primjer da jedan brod dostiže drugi s desne strane na paralelnoj udaljenosti od pet milja. Na toj se udaljenosti brodovi mogu dobro vidjeti, ali se može smatrati da se na tolikoj udaljenosti još ne primjenjuju pravila. Ako u takvoj situaciji brod koji dostiže, naknadno skrene prema dostignutom brodu i dođe u sektor njegova bočnog svjetla, dostignuti brod mu se mora ukloniti s puta. Međutim, u takvu slučaju treba biti oprezan i ako dostignuti brod ne poduzima na vrijeme manevar izbjegavanja, brži brod mora izbjegavati. Izbjegavati može tako da još produži u paralelnom kursu i naknadno skrene lijevo ili da smanji brzinu i propusti dostignuti brod.

Pravilo 14.

Položaj brodova u protukursu jedan drugome

(a) Kad se dva broda na mehanički pogon približuju jedan drugome iz suprotnih ili skoro suprotnih kursova tako da prijete opasnost od sudara, svaki od njih mora promijeniti kurs nadesno tako da jedan drugome prođu s lijeve strane.

(b) Smatrat će se da takav položaj postoji kad jedan brod vidi drugi ravno ispred sebe ili skoro ravno ispred — noću kad može vidjeti jarbolna svjetla drugoga broda u liniji ili gotovo u liniji i/ili oba bočna svjetla, a danju kad vidi odgovarajući izgled drugoga broda.

(c) Kad se imalo sumnja u postojanje takve situacije, potrebno je smatrati da ona postoji i prema tome se treba ponašati.

(a) Ovo se pravilo odnosi samo na brodove na mehanički pogon koji se približavaju iz suprotnih ili gotovo suprotnih kursova.

Kada se utvrdi da postoji opasnost sudara, promjenu kursa udesno treba izvesti na dovoljnoj udaljenosti i u dovoljnoj mjeri. Udaljenosti treba da bude to veća što su veći brodovi i što im je veća relativna brzina približavanja. Za male brodove ta udaljenost može biti nekoliko stotina metara, a za velike brodove i nekoliko milja. Odmah treba skrenuti koliko je potrebno, tako da manevar bude izrazit i da se lako uoči s drugoga broda. Promjene kursa manje od 10° ne smatraju se dovoljnim, osim ako nema dovoljno prostora za skretanje ili ako smeta neki brod. Poduzeti manevar treba signalizirati kratkim zviždukom u skladu s pravilom 34.

(b) Smatra se da su dva broda u protukursu kada su na istom ili gotovo istom pravcu, a plove u kursovima koji se razlikuju za 180° ili gotovo 180°. Takav se položaj dvaju brodova noću utvrđuje prema pokrivanju jarbolnih i vidljivosti bočnih svjetala opaženoga broda, kao što je naznačeno u pravilu. Danju se vidi točno u smjeru pramca vlastitoga broda simetričan pramčani dio drugoga broda i jarboli koji su mu u pokriću.

(c) Kada se ne može pouzdano zaključiti da li je drugi brod u protukursu, a sumnja se da bi mogao biti, tada treba smatrati da položaj protukursova postoji i prema tome treba postupiti. Sumnja može biti, na primjer, kada se u smjeru pramca povremeno vidi crveno, a povremeno zeleno bočno svjetlo drugoga broda. Promjenljivost vidljivosti svjetala može nastati kada drugi brod slabo održava kurs zbog valovitog mora. U takvu se slučaju smatra da položaj protukursova postoji, tj. ako se pojedina bočna svjetla vide približno i jednako dugo. Međutim, ako se jedno bočno svjetlo vidi neprestano ili mnogo dulje, tada se brodovi nalaze u položaju križanja kursova i treba postupiti po pravilu 15. ili 17.

Kada se brodovi susreću u protukursu ne smiju izbjegavati skretanjem ulijevo, a ako su u položaju križanja kursova, također ne izbjegavaju skretanjem ulijevo, ako time presijecaju kurs ispred pramca drugoga broda.

Neugodno može biti kada se dva broda sreću tako da se sumnja da li su u položaju protukursova ili mimoilaženja desnim stranama. U takvu slučaju često se javlja spontana težnja da se skrene ulijevo, da bi se toliko povećala udaljenost mimoilaženja. Međutim, takav manevar je opasan, on, naime, može izazvati sudar brodova ako istodobno drugi brod skrene udesno. Zbog toga je u takvu slučaju tj. ako postoji rizik sudara, potrebno primijeniti ovo pravilo i pravodobno, na većoj udaljenosti, odlučno skrenuti udesno.

Pravilo 15.

Položaj križanja kursova

Kad se kursovi dvaju brodova na mehanički pogon križaju tako da prijete opasnost od sudara, uklonit će se s puta onaj brod koji vidi drugi na svojoj desnoj strani i, ako je u danome slučaju to moguće, on pri tome ne smije presijecati kurs ispred pramca toga broda.

Pravilo se odnosi na susret dvaju brodova na mehanički pogon koji se približavaju jedan drugome iz sektora jarbolnog svjetla, a kursovi im se križaju tako da postoji opasnost od sudara. Prema pravilu mora izbjegavati onaj brod koji vidi drugoga, ili njegovo crveno bočno svjetlo preko svoje desne strane. U tom slučaju drugi brod vidi prvi, ili njegovo zeleno bočno svjetlo preko svoje lijeve strane. Drugi brod je dužan zadržati kurs i brzinu ili, u posebnim okolnostima, postupiti po nekome drugom propisu pravila 17.

Brod koji je dužan izbjegavati ne smije presijecati kurs ispred pramca drugoga broda ako može na drugi način izbjeći opasnost od sudara. To znači da mora skrenuti udesno i proći iza krme drugoga broda ili mora smanjiti brzinu i pustiti ga da slobodno prođe ispred pramca. Ako se izbjegava skretanjem ulijevo, tada se to obično kombinira sa smanjivanjem brzine i propuštanjem drugoga broda, ili se učini pun okret ulijevo i prođe iza krme drugoga broda. Manje promjene kursa ulijevo ne smiju se primjenjivati, jer vode do presijecanja kursa ispred pramca drugoga broda, što je opasno i nije dopušteno ovim pravilom. U praksi se najčešće izbjegava pravodobnim skretanjem udesno, jer je taj manevar jednostavan i djelotvoran, a istodobno je potpuno u skladu s pravilom. Skrenuti treba odlučno i toliko da se odmah dođe u antiparalelan ili gotovo antiparalelan kurs s drugim brodom. Poduzeti manevar izbjegavanja mora se signalizirati prema pravilu 34, pogotovu ako se izvodi na manjoj udaljenosti ili u području gušćeg prometa.

Udaljenost na kojoj je manevar potrebno poduzeti ovisi o više okolnosti, a najviše o veličini broda koji izbjegava, te brzini i smjeru približavanja drugoga

broda. Također ovisi i o veličini slobodnog prostora za manevar koji može biti ograničen položajem ostalih brodova ili nekim drugim okolnostima, kao što su, na primjer, pličine ili obala. Na otvorenu moru, kad ima dovoljno slobodnog prostora, nepotrebno je da se brodovi mimoilaze na manjim udaljenostima. U takvu slučaju manevar izbjegavanja treba prije poduzeti, tako da se brodovi mimođu na udaljenosti nekoliko milja, pogotovu kada se križaju kursovi vrlo velikih brodova. Uz obalu i u područjima gušćeg prometa udaljenost može biti i mnogo manja, ali uvijek treba paziti da brodovi ne dođu u položaj opasne blizine. Pri tome treba imati na umu da veći brod ima veći krug okretanja i da mu je potrebno više vremena i prostora za manevar. Kada se drugi brod približava većom brzinom, tada brodu koji izbjegava preostaje manje vremena za izbjegavanje, pa mora prije poduzeti manevar. Osim toga, kada je brod koji izbjegava sporiji od drugoga broda, tada je i mnogo bliže točki presijecanja kursova, tj. mjestu mogućeg sudara. Zbog toga manevar mora poduzeti na većoj udaljenosti da izbjegne položaj opasne blizine s drugim brodom. Ako se drugi brod približava iz bočnog smjera, tj. pod većim pramčanim kutom, treba paziti na to da se skretanjem udesno ujedno približava drugom brodu, pa je zbog toga također potrebno manevar poduzeti na većoj udaljenosti.

U uskim kanalima, plovnim putovima ili shemama odvojene plovidbe kursovi dvaju brodova mogu se prividno križati dok slijede krivudavi tok plovidbenog puta. Međutim, kada se brodovi približe, dolaze u položaj suprotnih kursova, pa se u takvim slučajevima ovo pravilo ne primjenjuje, već brodovi postupaju prema propisima za plovidbu u tim područjima.

Pravilo 16.

Postupak broda koji ustupa put

Svaki brod koji se je prema ovim pravilima dužan ukloniti s puta drugome brodu, mora koliko god je to moguće, manevrirati i pravodobno i pouzdano da bi se potpuno uklonio.

Ovim se pravilom obavezuje brod koji je dužan izbjegavati da manevar izbjegavanja poduzme dovoljno rano i pouzdano i da se sasvim ukloni s puta drugome brodu. Dovoljno rano znači da brod ne smije oklijevati ni čekati posljednji trenutak da izvede manevar izbjegavanja, već ga mora ostvariti pravodobno i na dovoljnoj udaljenosti. Pouzdan je manevar onaj koji je prikladan za danu situaciju i koji vodi brod na sigurnoj udaljenosti od drugoga broda.

Pravilo 17.

Postupak broda s pravom puta

(a) (i) Kad se je na temelju ovih pravila jedan od dvaju brodova obavezan ukloniti s puta, drugi brod mora zadržati nepromijenjeni kurs i brzinu.

(ii) Drugi brod može ipak poduzeti mjere za izbjegavanje sudara vlastitim manevriranjem čim mu postane očito da brod koji se mora ukloniti s puta ne poduzima odgovarajući manevar u skladu s ovim pravilima.

(b) Ako se brod koji treba da zadrži kurs i brzinu, iz bilo kojega razloga, nađe tako blizu da se sudar ne može izbjeći samo manevriranjem broda koji je dužan da se ukloni s puta, on mora poduzeti radnju koja će najbolje pridonijeti da se sudar izbjegne.

(c) Brod na mehanički pogon koji poduzima radnju u položaju križanja kursova prema točki (a) pod (ii) ovoga pravila radi izbjegavanja sudara s drugim brodom na mehanički pogon koji mu je s lijeve strane, ne smije promijeniti kurs nalijevo, ako je to u danome slučaju moguće.

(d) Ovo pravilo ne oslobađa brod koji ustupa put njegove obveze da se ukloni s puta.

(a) pod (i) Obaveza broda da zadrži kurs i brzinu odnosi se na slučaj susreta dvaju brodova. Jedan brod je dužan izbjegavati, a drugi je obavezan zadržati kurs i brzinu. Brod koji je obavezan zadržati kurs i brzinu dužan je tu svoju obavezu provesti što dosljednije. Međutim, male promjene kursa što se u plovidbi događaju, ne smatraju se kršenjem propisa. Isto se tako ne smatra kršenjem propisa ako brod vrši nužne i prikladne promjene kursa zbog konfiguracije obale ili izbjegavanja neke neposredne opasnosti plovidbe.

U plovidbi se može dogoditi da je neki brod istodobno na sudarnom kursu s dva ili više brodova, i to tako da je neke dužan izbjegavati, a prema drugima zadržati kurs i brzinu. U takvu se slučaju ne može primijeniti ovaj propis, već je brod obavezan poduzeti najprikladniji manevar da se izbjegne sudar u skladu s propisom pravila 2 (b) za slučaj posebnih okolnosti.

(a) pod (ii) Ova odredba daje ovlaštenje brodu s pravom puta da može poduzeti mjere za izbjegavanje sudara vlastitim manevriranjem čim mu postane očito da brod koji se mora ukloniti s puta ne poduzima odgovarajući manevar. Brod s pravom puta mora pažljivo pratiti ponašanje drugoga broda koji ga je dužan izbjegavati. Kad se prema udaljenosti i ponašanju drugoga broda sumnja u to da li će on poduzeti odgovarajući manevar izbjegavanja, potrebno ga je upozoriti s najmanje pet kratkih i brzih zvižduka koji mogu biti praćeni svjetlosnim bljeskovicama prema pravilu 34 (d). Brod s pravom puta može poduzeti manevar izbjegavanja kada zaključi da je drugi brod već morao izbjegavati s obzirom na udaljenost, brzinu i smjer približavanja, a i s obzirom na okolnosti u kojima se plovi. Udaljenost mora biti manja od one na kojoj normalno izbjegava brod koji je dužan ustupiti put, ali ipak dovoljno velika da se brodovi mogu mimoći.

Brod s pravom puta nije obavezan poduzimati manevar izbjegavanja koji je dopušten ovom točkom. Međutim, preporučljivo je da se brodovi koriste ovom mogućnošću, jer će se time pouzdano smanjiti broj sudara koji mogu nastati kada brod koji se mora ukloniti s puta ne poduzima odgovarajući manevar.

Kada brod s pravom puta izbjegava skretanjem u položaju križanja kursova, treba da postupi u skladu s propisom (c) ovoga pravila, tj. ne smije skrenuti ulijevo ako je to u određenom slučaju moguće. U takvu je slučaju skretanje udesno mnogo prikladnije, jer se tako uklanja opasnost od sudara ako drugi brod koji je dužan ustupiti put istodobno promijeni kurs udesno.

(b) Ovlaštenje broda s pravom puta prema točki (a) pod (ii) prerasta u njegovu obavezu poduzimanja aktivne radnje koja će najviše pridonijeti da se sudar izbjegne kada se brodovi nađu toliko blizu da sudar ne može izbjeći samo brod dužan da se ukloni s puta. Udaljenost na kojoj nastupa ta obaveza broda s pravom puta ne može se u praksi lako i pouzdano utvrditi. Ona ovisi, ponajprije o veličini brodova, njihovim manevarskim sposobnostima, te relativnoj brzini i smjeru približavanja. Ako je brzina obaju brodova približno jednaka, tada ta udaljenost iznosi od četiri dužine do šest dužina broda koji ustupa put, u slučaju križanja kursova.

Koji će manevar najviše pridonijeti da se sudar izbjegne, ovisi o okolnostima svakoga pojedinog slučaja. Potrebno je uzeti u obzir da se brodovi nalaze na maloj udaljenosti. Zbog toga manevar koji se normalno poduzima pri izbjegavanju na većoj udaljenosti u takvu slučaju ne mora biti najbolji manevar. Redovito se preporučuje skretanje udesno, ali izuzetno se može skrenuti i ulijevo, ako je iz situacije očito da je takav manevar bolji i prikladniji. Smanjivanje brzine, zaustavljanje stroja ili vožnja natrag, mogu često pridonijeti da se sudar izbjegne. Međutim, u nekim situacijama zadržavanje ili povećanje brzine može biti prikladnije. Takav je slučaj, na primjer, kad je potrebno naglo skrenuti ili ukloniti se ispred pramca drugoga broda. Za vožnju natrag redovito je potrebno određeno vrijeme dok se prekrene stroj, pa takav manevar može biti prekasao kada su brodovi na maloj udaljenosti. Pri ocjeni prikladnosti takva manevra potrebno je uzeti u obzir i izboj krme koji nastaje pri vožnji natrag.

Kada postane očito da se sudar ne može izbjeći, treba poduzeti manevar koji će najviše pridonijeti da se ublaže posljedice sudara. Posljedice su redovito teže kada jedan brod udari drugi većom brzinom oko polovice dužine i pod većim kutom. Zbog toga je u takvu slučaju najbolje zaustaviti stroj ili, ako ima vremena, zavoziti krmom i skrenuti da se brodovi sudare pod što manjim kutom. Oštećenje će vjerojatno biti manje ako se brodovi sudare prednjim dijelom, ispred sudarne pregrade.

Važno je napomenuti da brod s pravom puta mora obavezno signalizirati poduzeti manevar u skladu s pravilom 34.

(d) Ovim propisom posebno se upozorava brod koji je dužan ustupiti put da ga ovo pravilo ne oslobađa te obaveze. To znači da ne smije oklijevati ni odgađati manevar izbjegavanja u očekivanju da brod s pravom puta prvi poduzme manevar prema točki (a) pod (ii) ovoga pravila.

Pravilo 18.

Međusobne obveznosti brodova

Osim ako pravila 9, 10. i 13. drugačije zahtijevaju:

(a) Kad brod na mehanički pogon plovi mora se ukloniti s puta:

(i) brodu koji ne može manevrirati;

(ii) brodu ograničene sposobnosti manevriranja;

(iii) brodu koji riba;

(iv) jedrenjaku.

(b) Kad jedrenjak plovi mora se ukloniti s puta:

(i) brodu koji ne može manevrirati;

(ii) brodu ograničene sposobnosti manevriranja;

(iii) brodu koji riba.

(c) Kad brod koji riba plovi, koliko je to moguće, mora se ukloniti s puta:

(i) brodu koji ne može manevrirati;

(ii) brodu ograničene sposobnosti manevriranja.

(d) (i) Svaki brod, osim broda koji ne može manevrirati ili broda ograničene sposobnosti manevriranja, ako je u danom slučaju to moguće, ne smije ometati siguran prolaz brodu ograničenom svojim gazom, koji nosi znakove prema Pravilu 28.

(ii) Brod koji je ograničen svojim gazom mora ploviti s posebnim oprezom, posvećujući potpuno pozornost svojem posebnom stanju.

(e) Hidroavion na vodi, općenito mora se uklanjati s puta svim brodovima i ne smije ih ometati u plovidbi. Međutim, u okolnostima kad prijeti opasnost od sudara, mora se ponašati u skladu s pravilima ovoga dijela.

U dosadašnjim pravilima 12, 14. i 15. regulirano je izbjegavanje sudara pri susretu dvaju brodova iste vrste i kategorije sposobnosti manevriranja. U tim slučajevima postupak pojedinih brodova pri izbjegavanju sudara ovisi samo o njihovu međusobnom položaju.

Međutim, u ovom pravilu se utvrđuju međusobne obaveze brodova različitih vrsta i kategorija sposobnosti manevriranja. Kad između takvih brodova nastupi rizik sudara, izbjegavati mora brod veće sposobnosti manevriranja, kao što je utvrđeno pojedinim točkama ovoga pravila, bez obzira na njihov međusobni položaj. Brod koji ima pravo puta mora nastojati održati kurs i brzinu što je više moguće u skladu s pravilom 17 (a) pod (i). Treba imati na umu da pojedini brodovi umanjenih sposobnosti manevriranja mogu biti ograničeni u mogućnosti održavanja kursa ili brzine zbog poslova koje obavljaju, ili drugih okolnosti.

Ako se pravilima 9, 10. i 13. zahtijeva drukčiji postupak nego što je u ovom pravilu propisano, tada treba prema njima postupiti. Takav slučaj je prema propisima 9 (b) i 10 (j) kojima se određuje da brod manji od 20 m ili jedrenjak ne smiju ometati siguran prolaz većem brodu u uskom kanalu, plovnom putu i shemi odvojene plovidbe. Isto tako, brod zauzet ribolovom ne smije ometati prolaz brodovima u spomenutim područjima, prema propisima 9 (c) i 10 (i).

Pravilo 13. izričito propisuje da se bez obzira na bilo koji drugi propis u ovom poglavlju, svaki brod koji pretječe mora ukloniti s puta dostignutom brodu. To se odnosi i na sve brodove umanjene sposobnosti manevriranja kada pretječu bilo koji brod.

(a) Brod na mehanički pogon s normalnim sposobnostima manevriranja mora se ukloniti s puta brodovima navedenim u podtočkama (i), (ii), (iii) i (iv), osim u slučajevima predviđenim pravilima 9, 10. i 13. Isto tako se mora ukloniti brodu koji je ograničen svojim gazom kada ističe signale propisane pravilom 28.

(b) Jedrenjak se mora ukloniti brodovima koji su navedeni u podtočkama (i), (ii), i (iii), a i brodu na mehanički pogon u slučajevima predviđenim pravilima 9 (b), 10 (j) i 13. Jedrenjak se mora također ukloniti i brodu ograničenom njegovim gazom.

(c) Brod koji ribari mora se ukloniti s puta koliko je god to moguće brodu koji ne može manevrirati i brodu ograničena sposobnosti manevriranja, a i brodu koji je ograničen svojim gazom. Međutim, mora se imati na umu mogućnosti da brod koji ribari ne može manevrirati niti se ukloniti s puta u skladu s pravilima, zbog ribolovne opreme.

(d) pod (i) U plićim vodama, uskim kanalima ili nekim drugim područjima brodovi s relativno većim gazom mogu biti ograničeni u mogućnosti promjene kursa i poduzimanja manevra izbjegavanja prema ovim pravilima. Zbog toga brodove koji ističu signale da su ograničeni svojim gazom moraju izbjegavati svi ostali brodovi, ako je to u određenom slučaju moguće, osim brodova koji ne mogu manevrirati i onih kojima su ograničene sposobnosti manevriranja.

(d) pod (ii) Ovim propisom upozoravaju se brodovi koji su ograničeni svojim gazom da moraju oprezno ploviti i brinuti o svojem posebnom stanju s obzirom na mogućnost manevriranja. Oprezno ploviti može značiti potrebu da smanje brzinu i prilagode je području u kojemu plove i da imaju na umu svoje mogućnosti kormilarenja i sve ostale opasnosti plovidbe.

Kada postoji rizik sudara u slučaju susreta dvaju brodova iste kategorije umanjene sposobnosti manevriranja, oba broda moraju poduzeti najprikladniji mogući manevar izbjegavanja kako bi se uklonila opasnost od sudara. Kad izbjegavaju mijenjanjem kursa, preporučuje se da skrenu udesno u skladu s pravilima 14, 15. i 17 (c).

Pravilo 19.

Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti

(a) Ovo se pravilo odnosi na brodove koji ne vide jedan drugoga za vrijeme plovidbe u području ili blizu područja sa smanjenom vidljivošću.

(b) Svaki brod mora ploviti sigurnosnom brzinom, koja je prilagođena prevladavajućim prilikama i stanju smanjene vidljivosti. Brod na mehanički pogon mora pogonski stroj držati stalno spreman za neposredan manevar.

(c) Svaki brod mora posvećivati odgovarajuću pozornost prevladavajućim prilikama i uvjetima smanjene vidljivosti kad se ponaša prema pravilima Poglavlja I. ovoga odjela.

(d) Kad brod samo s radarom otkrije prisutnost drugog broda, mora utvrditi nastaje li položaj opasnih blizina i prijeti li opasnost od sudara. Ako prijeti, mora poduzeti pravodobno radnje izbjegavanja. Ako se ta mjera sastoji od promjene kursa treba, koliko je god moguće, izbjegavati:

(i) promjene kursa nalijevo ako je drugi brod ispred subočice vlastitoga broda, osim za brod kojega se pretječe;

(ii) promjene kursa prema brodu koji mu je subočice ili prema krmi.

(e) Svaki brod koji čuje zvučni signal za maglu drugoga broda, iz smjera za koji smatra da je ispred subočice, ili koji ne može izbjeći opasne blizine s drugim brodom koji mu je ispred subočice, mora smanjiti brzinu do najmanje pri kojoj brod još može ploviti u svojem kursu, osim kad se utvrdi da ne prijeti opasnost od sudara. Ako je potrebno, mora se zaustaviti i uvijek ploviti s najvećim mogućim oprezom dok opasnost od sudara ne prođe.

(a) Propisom se utvrđuje da se ovo pravilo primjenjuje kada brodovi ne vide jedan drugog vizualnim promatranjem za vrijeme plovidbe u području ili blizu područja sa smanjenom vidljivošću. Prisutnost drugoga broda može se tada otkriti radarom ili slušanjem zvučnih signala. Međutim, i ako prisutnost drugoga broda nije utvrđena, ipak treba oprezno ploviti i pridržavati se odgovarajućih propisa ovoga pravila. Kada brod plovi blizu područja sa smanjenom vidljivošću, mora se pridržavati ovoga pravila sve dotle dok se dovoljno ne udalji, jer može neočekivano doći u položaj opasne blizine s brodom koji izlazi iz toga područja. Ako su brodovi pri smanjenoj vidljivosti u vidokrugu jedan drugome, tada se na njih ne odnosi ovo pravilo, nego pravila poglavlja I i II ovoga dijela.

(b) U pravilu 6. posebno se govori o sigurnosnoj brzini broda pri bilo kakvu stanju vidljivosti. Zbog važnosti brzine još jedanput se naglašava u točki (b) ovoga pravila da brod mora ploviti sigurnosnom brzinom koja treba da bude prilagođena prevladavajućim prilikama i stanju smanjene vidljivosti. Obaveza broda da drži stroj neprestano spreman za neposredan manevar, skraćuje potrebno vrijeme za izvršenje manevra strojem, što može uvelike pridonijeti izbjegavanju sudara pri smanjenoj vidljivosti.

(c) Ovim se propisom upozoravaju pomorci da posvete posebnu pažnju pravilima poglavlja I ovoga dijela, kada upravljaju brodovima pri smanjenoj vidljivosti. To su pravila 5, 6, 7. i 8, kao i pravila 9. i 10. Pri smanjenoj vidljivosti primjena tih pravila osobito je važna i potrebno je posebno pripaziti na dobro izviđanje, sigurnosnu brzinu, utvrđivanje rizika sudara, manevar za izbjegavanje sudara, a i ostale okolnosti spomenute u pravilima.

(d) Ovim se propisom obavezuje brod koji samo radarom otkrije prisutnost drugoga broda da mora utvrditi stvara li se položaj opasne blizine i prijeti li opasnost od sudara. Da bi se to utvrdilo, potrebno je sistematski pratiti brodove na radaru i vršiti plotiranje na radarskom dijagramu ili automatski. Kada se utvrdi da dolazi do položaja opasne blizine, mora se pravodobno poduzeti manevar izbjegavanja. Pravodobno najčešće znači na dovoljnoj udaljenosti, tako da se izbjegne položaj opasne blizine.

Manevrirati se ne smije skretanjem ulijevo, ako je ikako moguće, kada se drugi brod nalazi ispred subočice vlastitog broda, osim onda kada se on pretječe. Tim se ograničenjem usklađuje manevar pri smanjenoj vidljivosti s postupkom kada su brodovi u vidokrugu jedan drugome, a osobito s pravilom 14, 15. i 17 (c). Time se ujednačava izbjegavanje pri smanjenoj i dobroj vidljivosti, što olakšava donošenje odluke o potrebnom manevru i pridonosi smanjenju opasnosti od sudara. Promjena kursa prema brodu koji je subočice ili put krme ne smije se izvesti, jer takav manevar približava brodove i može ih dovesti u položaj opasne blizine i izazvati opasnost od sudara.

(e) Smanjivanjem brzine do najmanje, pri kojoj se još može kormilariti, u slučaju kad se čuje zvučni signal za maglu ispred svoje subočice ili ako se ne može izbjeći položaj opasne blizine s drugim brodom, uvelike se smanjuje opasnost od sudara. Time se dobiva na vremenu za procjenu situacije i za utvrđivanje rizika sudara. Osim toga, u slučaju potrebe može se lakše i sigurnije izvesti manevar izbjegavanja, a ako dođe do sudara, on će biti s mnogo manjim posljedicama. Kada se utvrdi da ne prijeti opasnost od sudara, brzina se ne mora toliko smanjiti i može se oprezno nastaviti odgovarajućom sigurnosnom brzinom.

Opasnost od sudara pri smanjenoj vidljivosti utvrđuje se prvenstveno pomoću radara, pa brod koji ima dobar radar s opremom za brzo i uspješno utvrđivanje rizika sudara, može brže utvrditi postoji li opasnost od sudara s nekim brodom i ploviti većom prosječnom brzinom.

Na kraju ove točke zahtijeva se da se brod, ako je potrebno, zaustavi ili da plovi s najvećim mogućim oprezom dok opasnost od sudara ne prođe. Takva potreba može biti, na primjer, kada se drugi brod približava u položaj opasne blizine ili kada se dolazi u područje gušćeg prometa.

Može se još naglasiti da se ovo pravilo primjenjuje podjednako na sve brodove, bez obzira na njihov međusobni položaj, i da nema broda koji je dužan izbjegavati i broda koji je obavezan zadržati kurs i brzinu, kao kada su brodovi jedan drugome na vidiku.

Sudska praksa je jedinstvena u stajalištu da dojmovi i zaključci što se stječu na temelju zapažanja zvučnih signala u uvjetima smanjene vidljivosti, a dolaze od nekoga broda, nisu dovoljno pouzdan podatak za utvrđivanje položaja drugoga broda. Smatra se da je pogrešno poduzimati manevar skretanja prije nego što se utvrdi položaj i smjer plovidbe drugoga broda. Spomenuti stavovi su zabilježeni u sudskoj praksi, na primjer pri sudaru m/b »Oakmore« i m/b »Aras«, te m/b »Miguel de Larring« i m/b »Hjelmaren« i drugim slučajevima.

DIO C — SVJETLA I ZNAKOVI

Pravilo 20.

Primjena

(a) Pravilima ovoga dijela mora se udovoljavati u svim vremenskim uvjetima.

(b) Pravila koja se odnose na svjetla moraju se primjenjivati od zalaska do izlaska sunca i za to vrijeme ne smiju se pokazivati druga svjetla, osim ako ona ne mogu biti pogreškom zamijenjena propisanim u ovim pravilima, niti štetno djelovati na njihovu vidljivost ili njihove značajke ili, pak, koja neće ometati pravilno izvidanje.

(c) Svjetla propisana ovim pravilima, ako su postavljena, trebaju se također isticati od izlaska do zalaska sunca pri smanjenoj vidljivosti i u svim drugim slučajevima kad se to smatra potrebnim.

(d) Pravila što se odnose na znakove moraju se poštivati danju.

(e) Svjetla i znakovi navedeni u ovim pravilima moraju udovoljavati odredbama Priloga I. ovih pravila.

Pravilima ovog dijela propisano je kada se ističu svjetla i znakovi. Dane su definicije pojedinih svjetala i dometi njihove vidljivosti. Propisano je koja svjetla i znakove moraju isticati pojedini brodovi kada su u plovidbi, na sidrištu ili za vrijeme nekih posebnih okolnosti ili aktivnosti.

(a) Brodovi su obavezni isticati svjetla i znakove u skladu s pravilima u svim vremenskim okolnostima. To se odnosi na sve vrste brodova bez obzira na njihovu veličinu. Ako zbog nevremena ili nekih drugih okolnosti dođe do gubitka ili gašenja propisanih svjetala, ona se moraju što prije nadomjestiti ili popraviti.

Svjetiljke na petrolej moraju biti ispravne i spremne za upotrebu u slučaju potrebe. Kada se zbog jakog nevremena svjetla ne mogu popraviti ili nadomjestiti, mora se to naznačiti u brodskom dnevniku.

(b) Svjetla se moraju pokazivati od zalaska do izlaska sunca. To znači da se moraju isticati i za vrijeme večernjeg i jutarnjeg sumraka.

Uočavanjem propisanih svjetala brodovi raspoznavaju jedni druge, procjenjuju međusobne položaje i smjer kretanja. Zbog toga se ne smiju pokazivati druga slična svjetla koja mogu izazvati zabunu i pogrešnu procjenu situacije. Isto tako ne smiju se isticati svjetla koja bliještanjem sprečavaju dobro izvidanje ili ometanju vidljivost i karakteristike propisanih svjetala.

(c) Svjetla se moraju isticati i danju u svim okolnostima smanjene vidljivosti, na primjer u magli, gustoj kiši ili snijegu, jer brodovi tako mogu primijetiti jedni druge na većoj udaljenosti.

(d) Znakovi se moraju isticati danju i za vrijeme sumraka. Zato brodovi koji su obavezni pokazivati danje signale moraju u sumraku isticati istodobno svjetla i znakove.

(e) U prilogu I propisi su o smještaju i tehničkim karakteristikama pojedinih svjetala i znakova koje brodovi moraju isticati prema ovim pravilima. Svi su propisani znakovi crni.

Pravilo 21.

Definicije

(a) »Jabolno svjetlo« znači bijelo svjetlo koje stalno svijetli u luku obzorja od 225°, postavljeno u ravnini središnjice broda, i tako učvršćeno da se svjetlost vidi od središnjice do 22,5° iza subočice na oba boka broda.

(b) »Bočna svjetla« znače zeleno svjetlo na desnome boku i crveno svjetlo na lijevome boku, a da svako od njih stalno svijetli u luku obzorja od 112,5°, i to tako učvršćena da se svjetlost vidi od središnjice pramca do 22,5° iza subočice na dotičnome boku broda. Brodovi kraći od 20 m smiju bočna svjetla nositi u jednoj kombiniranoj svjetiljci postavljenoj u ravnini središnjice broda.

(c) »Krmeno svjetlo« znači bijelo svjetlo koje stalno svijetli u luku obzorja od 135°, postavljeno što je moguće bliže krmi, i tako učvršćeno da se svjetlo vidi 67,5° na svaku stranu gledano od središnjice krme.

(d) »Svjetlo za tegljenje« znači žuto svjetlo istih osobina kao »krmeno svjetlo« određeno točkom (c) ovoga pravila.

(e) »Svjetlo vidljivo sa svih strana« znači svjetlo koje stalno svijetli u luku obzorja od 360°.

(f) »Bljeskajuće svjetlo« znači svjetlo koje se vidi kao bljesak u pravilnim razmacima, a čestoćom od 120 bljesaka u minuti ili više.

U definicijama su dane osnovne karakteristike pojedinih propisanih svjetala. Naznačena je boja svjetla, njegov približni smještaj izvora svjetla na brodu i luk horizonta u kojemu svijetli. Ostali su podaci o smještaju i karakteristikama svjetala u prilogu I.

U dodatku sa slikama vidi se smještaj i luk vidljivosti pojedinih svjetala na različitim vrstama brodova.

Pravilo 22. Vidljivost svjetala

Svjetla propisana u ovome pravilu moraju imati jakost svjetla kao što je određeno u točki 8. Priloga I. ovih pravila, tako da su najmanji dometi vidljivosti:

- (a) na brodovima dugima 50 m ili više:
- jarbolno svjetlo, 6 milja,
 - bočno svjetlo, 3 milje,
 - krmeno svjetlo, 3 milje,
 - svjetlo za tegljenje, 3 milje;
 - bijelo, crveno, zeleno ili žuto svjetlo vidljivo sa svih strana, 3 milje;
- (b) na brodovima dugima 12 m ili više, ali ne duljima od 50 m:
- jarbolno svjetlo, 5 milja, a za brodove kraće od 20 m, 3 milje,
 - bočno svjetlo, 2 milje,
 - krmeno svjetlo, 2 milje,
 - svjetlo za tegljenje, 2 milje,
 - bijelo, crveno, zeleno ili žuto svjetlo vidljivo sa svih strana, 2 milje;
- (c) na brodovima kraćima od 12 m:
- jarbolno svjetlo, 2 milje,
 - bočno svjetlo, 1 milju,
 - krmeno svjetlo, 2 milje,
 - svjetlo za tegljenje, 2 milje,
 - bijelo, crveno, zeleno ili žuto svjetlo vidljivo sa svih strana, 2 milje.

Za vrijeme dobre vidljivosti domet svjetlosti propisanih svjetala redovito je mnogo veći od određenog minimuma. Smanjivanjem vidljivosti domet svjetlosti opada, a time i mogućnost vizualnog opažanja okolnih brodova na dovoljnoj udaljenosti.

Pravilo 23. Brodovi na mehanički pogon kad plove

- (a) Brod na mehanički pogon, kad plovi, mora pokazivati:
- (i) jarbolno svjetlo na prednjem dijelu broda,
 - (ii) jedno drugo jarbolno svjetlo iza i iznad prvoga; brod kraći od 50 m nije obavezan isticati oba svjetla, ali smije to činiti.

- (iii) bočna svjetla,
- (iv) krmeno svjetlo.

(b) Brod na zračnom jastuku kad plovi iznad površine vode, osim svjetala određenih u točki (a) ovoga pravila, mora pokazivati žuto bljeskajuće svjetlo vidljivo sa svih strana obzorja.

(c) Brod na mehanički pogon kraći od 7 m i kojemu najveća brzina ne prelazi 7 čvorova, umjesto svjetala određenih točkom (a) ovoga pravila, smije isticati bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana obzorja. Takav brod također treba, ako je moguće, istaknuti bočna svjetla.

(a) Brodovi na mehanički pogon moraju za vrijeme plovidbe pokazivati samo jarbolna, bočna i krmeno svjetlo, osim u posebnim aktivnostima ili u okolnostima kada moraju pokazivati svjetla propisana u drugim odredbama ovih pravila. Tako, na primjer, kada brodovi tegle, ribare ili ako ne mogu manevrirati, pokazuju samo svjetla propisana odgovarajućim stavkama pravila 24, 26. i 27.

(b) Žuto bljeskajuće svjetlo, vidljivo sa svih strana, pokazuje brod na zračnom jastuku kada plovi iznad površine vode. Time on pokazuje svoju prisutnost ostalim brodovima i skreće im pažnju na to da mogu pogrešno procijeniti njegov kurs preko dna, prema položaju njegovih navigacijskih svjetala, jer je na vjetru vrlo podložan zanošenju.

(c) Mali brodovi na mehanički pogon, kraći od 7 m i brzine do 7 čvorova, mogu pokazivati samo jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana, umjesto jarbolnoga, bočnih i krmennoga svjetla.

Oni bijelo svjetlo, vidljivo sa svih strana, moraju pokazivati neprestano, a ne samo u slučaju opasnosti od sudara što je dopušteno jedrenjacima kraćim od 7 m. Na kraju točke (c) zahtijeva se da ti brodovi, ako je moguće, istaknu i bočna svjetla. Bočna svjetla mogu biti u kombiniranoj svjetiljci kao što je dopušteno svim brodovima kraćim od 20 m, prema pravilu 21 (b).

Pravilo 24. Tegljenje i potiskivanje

- (a) Brod na mehanički pogon, kad tegli, mora pokazivati:
- (i) umjesto svjetla propisanog u Pravilu 23 (a) pod (i) — dva jarbolna svjetla na prednjem dijelu broda, u okomici jedno povrh drugoga; ako duljina teglja, mjereno od krme tegljača do najzadnje točke teglja prelazi 200 m — tri takva svjetla, jedno povrh drugoga,
 - (ii) bočna svjetla,

(iii) krmeno svjetlo,
(iv) svjetlo za tegljenje, u okomici povrh krmenoga svjetla,
(v) ako duljina teglja prelazi 200 m, signalno tijelo oblika dvostrukog stošca,
na mjestu gdje se najbolje može vidjeti.

(b) Ako su potiskivač i brod kojega on potiskuje čvrsto spojeni da čine jednu složenu jedinicu, smatraju se brodom na mehanički pogon i moraju pokazivati svjetla propisana u Pravilu 23.

(c) Brod na mehanički pogon, kad potiskuje naprijed ili tegli bočno, osim u slučaju da čini jednu složenu jedinicu, treba pokazivati:

(i) umjesto svjetla propisanoga Pravilom 23 (a) pod (i) — dva jarbolna svjetla na prednjem dijelu jedno povrh drugoga,

(ii) bočna svjetla,

(iii) krmeno svjetlo.

(d) Brod na mehanički pogon, na kojega se odnose točke (a) i (c) ovoga pravila, mora također udovoljavati pravilu 23 (a) pod (ii).

(e) Tegljeni brod ili objekt mora pokazivati:

(i) bočna svjetla,

(ii) krmeno svjetlo,

(iii) ako duljina teglja prelazi 200 m — signalno tijelo oblika dvostrukog stošca,
na mjestu gdje se najbolje može vidjeti.

(f) Uz uvjet da je bilo koji broj tegljenih ili potiskivanih brodova u skupini moraju biti osvijetljeni kao jedan brod:

(i) potiskivani brod naprijed koji nije dio složene jedinice mora na kraju prednjeg dijela isticati bočna svjetla,

(ii) brod koji je tegljen bočno mora pokazivati krmeno svjetlo i na kraju prednjeg dijela bočna svjetla.

(g) Kad je iz bilo kojega opravdanog razloga nemoguće da tegljeni brod ili objekt pokazuje svjetla propisana točkom (e) ovoga pravila, treba poduzeti sve što je moguće da se tegljeni brod ili objekt osvijetli ili, u najmanju ruku, da se barem upozori na prisutnost neosvijetljenoga broda ili objekta.

(a) Kad brod na mehanički pogon tegli, razlikuje se od običnoga broda na mehanički pogon time, što na prednjem dijelu pokazuje dva jarbolna svjetla jedno iznad drugoga, umjesto jednoga, a kada je dužina teglja veća od 200 m, tri takva svjetla jedno iznad drugoga. Na krmu, iznad krmenog svjetla, pokazuje žuto svjetlo za tegljenje koje svijetli u istom luku horizonta kao i krmeno. To svjetlo omogućuje ostalim brodovima da lakše prepoznaju brod koji tegli kada ga pretječu. Kada se ističu tri jarbolna svjetla, ona moraju biti na jednakoj udaljenosti i razmaknuta najmanje 2 m ako se nalaze na brodu dužem od 20 m.

Brod koji tegli danju pokazuje signalno tijelo koje ima oblik dvostrukoga stošca ako je dužina teglja veća od 200 m.

(b) Posebni brodovi potiskivači mogu se čvrsto spojiti s teglenicom (baržom) koju guraju, i tako spojeni u jednu složenu jedinicu, mogu ploviti i na otvorenu moru. Potiskivač i teglenica imaju sva svojstva običnoga broda na mehanički pogon, pa moraju pokazivati i svjetla propisana za takav brod.

(c) Kad brod na mehanički pogon tegli bočno ili gura naprijed neki brod, pokazuje dva jarbolna svjetla jedno iznad drugoga, bočna svjetla i krmeno svjetlo. Ne pokazuje žuto svjetlo za tegljenje.

(d) Kada brod na mehanički pogon tegli ili gura naprijed neki brod, mora pokazivati straga i drugo jarbolno svjetlo, ako je duži od 50 m, kao što je propisano pravilom 23 (a) pod (ii).

(e) Svi tegljeni brodovi ili objekti moraju pokazivati samo bočna svjetla i krmeno svjetlo. Danju pokazuju signalno tijelo u obliku dvostrukog stošca, kao i brod koji tegli ako je tegalj duži od 200 m.

(f) Kada se više brodova tegli ili gura tako da čine jednu cjelinu, moraju biti osvijetljeni kao jedan brod. Takav je slučaj, na primjer, kada se tegle ili guraju dva broda ili više njih koji su bočno vezani.

(i) Ako se brod gura naprijed, s krmene strane, a nije kruto spojen u složenu jedinicu, ističe samo bočna svjetla na prednjem dijelu.

(g) Ova se točka odnosi samo na tegljene brodove ili objekte, a ne i na one koji se guraju ili bočno tegle.

Pravilo 25.

Jedrenjaci kad plove i brodovi na vesla

(a) Jedrenjak, kad plovi, treba pokazivati:

(i) bočna svjetla,

(ii) krmeno svjetlo.

(b) Na jedrenjacima kraćima od 12 m svjetla propisana točkom (a) ovoga pravila mogu se kombinirati u jednoj svjetiljci, koju treba postaviti na vrh ili blizu vrha jarbola gdje se svjetlo može najbolje vidjeti.

(c) Jedrenjak kad plovi, osim svjetala propisanih točkom (a) ovoga pravila, može isticati na vrhu ili blizu vrha jarbola, gdje se može najbolje vidjeti, dva svjetla vidljiva sa svih strana i postavljena jedno povrh drugoga, od kojih je gornje crveno a donje zeleno; ta se svjetla ne smiju pokazivati zajedno s kombiniranom svjetiljkom koja je dopuštena točkom (b) ovoga pravila.

(d) (i) Jedrenjak kraći od 7 m, ako je moguće, mora pokazivati svjetla propisana toč. (a) ili (b) ovoga pravila, ali, ako to ne čini, mora držati pri ruci spremnu električnu džepnu svjetiljku ili upaljenu svjetiljku koja daje bijelu svjetlost, i koju se može istaknuti dovoljno na vrijeme da se izbjegne sudar.

(ii) Brod na vesla može isticati svjetla za jedrenjake propisana u ovome pravilu, ali, ako to ne čini, mora držati pri ruci spremnu električnu džepnu svjetiljku ili upaljenu svjetiljku, koja daje bijelu svjetlost i koju se mora istaknuti dovoljno na vrijeme da se izbjegne sudar.

(e) Brod koji plovi na jedra a istodobno se pokreće strojem mora na svom prednjem dijelu, na mjestu gdje se najbolje može vidjeti, istaknuti znak u obliku stošca s vrhom okrenutim prema dolje.

(a) Jedrenjaci moraju, kada plove, pokazivati bočna svjetla i krmeno svjetlo, za razliku od brodova na mehanički pogon koji još pokazuju i jarbolna svjetla.

(b) Jedrenjaci kraći od 12 m mogu umjesto bočnih svjetala i krmelog svjetla isticati jednu svjetiljku u kojoj su kombinirana sva tri svjetla tako da svijetle u propisanim lukovima horizonta. Svjetiljka se postavlja na vrh ili blizu vrha jarbola da bi je manje zastirala jedra i da se može bolje uočiti s drugih brodova.

(c) Isticanje crvenog svjetla iznad zelenoga na vrhu ili blizu vrha jarbola nije obavezno, ali je poželjno, jer se pomoću njih jedrenjak može opaziti na većoj udaljenosti. Ako jedrenjak pokazuje ta svjetla, ne smije istodobno isticati kombiniranu svjetiljku.

(d) pod (i) Ovom točkom daju se olakšice jedrenjacima kraćim od 7 m ako ne mogu isticati bočna svjetla ni krmeno svjetlo ili kombiniranu svjetiljku. U tom slučaju moraju imati pri ruci električnu svjetiljku ili upaljen feral s bijelom svjetlošću da ih mogu na vrijeme pokazati brodu koji se približava.

(ii) Brodovi na vesla mogu isticati svjetla koja su propisana za jedrenjake, ali to nisu obavezni činiti. Međutim, ako ih ne ističu, moraju imati spremnu električnu svjetiljku ili upaljen feral s bijelom svjetlošću da bi na vrijeme upozorili na svoju prisutnost.

(e) Jedrenjak koji istodobno plovi na jedra i pokreće se strojem ističe stožac okrenut s vrhom prema dolje. On time skreće pažnju ostalim brodovima da ga smatraju brodom na mehanički pogon. Noću takav jedrenjak pokazuje svjetla broda na mehanički pogon.

Pravilo 26.

Ribarski brodovi

(a) Brodovi koji ribaju, bilo da plove ili da su usidreni, moraju pokazivati samo svjetla i znakove propisane ovim pravilom.

(b) Brod koji riba potegačom (koćom), a pod tim se razumijeva vučenje mreže kroz vodu ili druge naprave upotrijebljene kao ribolovni pribor, mora nositi:

(i) dva svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno povrh drugoga, od kojih gornje daje zelenu a donje bijelu svjetlost, ili signalni znak koji se sastoji od dvaju stožaca postavljenih jedan povrh drugoga tako da im se vrhovi spajaju; brod kraći od 20 m smije umjesto toga signalnog znaka istaknuti jednu košaru;

(ii) jarbolno svjetlo prema krci i povrh zelenog svjetla vidljivoga sa svih strana; brod kraći od 50 m nije obvezan, ali smije isticati to svjetlo;

(iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj točki, bočna svjetla i krmeno svjetlo.

(c) Brod koji riba, ako to nije koćarenje, mora nositi:

(i) dva svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno povrh drugoga, od kojih gornje daje crvenu a donje bijelu svjetlost, ili signalni znak koji se sastoji od dvaju stožaca postavljenih jedan iznad drugoga tako da im se vrhovi spajaju; brod kraći od 20 m smije umjesto toga signalnog znaka istaknuti jednu košaru;

(ii) ako se ispuštena naprava proteže vodoravno više od 150 m od broda, u smjeru pružanja naprave, jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana ili stožac okrenut vrhom prema gore;

(iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj točki, bočna svjetla i krmeno svjetlo.

(d) Brod koji riba vrlo blizu drugih brodova može pokazivati dodatne signale propisane u Prilogu II. ovih pravila.

(e) Kad brod ne riba, ne smije nositi svjetla i znakove određene ovim pravilom, već jedino propisane za brod njegove duljine.

Izraz »brod koji riba« definiran je u pravilu 3 (d). Kad brodovi koji ribare plove ili su usidreni, ne smiju pokazivati svjetla propisana u drugim pravilima, nego samo ova propisana u pravilu 26.

Za brodove koji ispuštaju ili prikupljaju mrežu smatra se da ribare. Brodovi koji su usidreni i ribare ne pokazuju svjetla i znakove određene za usidreni brod, nego samo svjetla propisana ovim pravilom.

Ne smatra se da ribare u smislu ovih pravila brodovi koji love ribu, a nisu ograničeni u mogućnosti manevriranja, na primjer, kada love povlačnim povrazima, pa oni pokazuju svjetla i znakove prema propisima drugih pravila za slične brodove njihove veličine.

Brodovi koji koćare prepoznaju se po tome što uz ostala svjetla pokazuju zeleno svjetlo iznad bijeloga. Oba svjetla su vidljiva sa svih strana. Jarbolno svjetlo pokazuju na većoj visini, pa se mogu uočiti na većoj udaljenosti.

Ostali brodovi koji ribare a ne koćare, pokazuju crveno svjetlo iznad bijeloga, također oboje vidljiva sa svih strana. Ako im se ribarske naprave protežu dalje od 150 m od broda, ističu u smjeru naprave jedno bijelo svjetlo ili, danju, stožac s vrhom prema gore. Tako upozoravaju druge brodove da plove na većoj udaljenosti kada plove u smjeru ispuštenih naprava.

Danju brodovi koji ribare pokazuju dvostruki stožac spojen vrhovima, a ako su manji od 20 m, mogu umjesto stožca isticati jednu košaru.

Kada se brodovi koji ribare ne kreću kroz vodu ne pokazuju bočna ni krmeno svjetlo, a ako se kreću, ističu ih uz ostala svjetla propisana u pravilu 26.

Brodovi koji ribare na malim međusobnim udaljenostima mogu pokazivati dodatne signale propisane u prilogu II. Tim signalima oni skreću pažnju jedni drugima i ostalim brodovima kojim su poslom trenutno zauzeti. Dodatna svjetla se postavljaju na manjoj visini i manjeg su dometa od svjetala propisanih u pravilu 26 (b) pod (i) i (c) pod (i).

Pravilo 27.
Brodovi koji ne mogu manevrirati ili brodovi ograničene sposobnosti za manevriranje

(a) Brod koji ne može manevrirati mora nositi:

(i) dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno povrh drugog na mjestu gdje se najbolje mogu vidjeti,

(ii) dvije kugle ili dva slična znaka postavljena u okomici jedan povrh drugoga na mjestu gdje se najbolje mogu vidjeti,

(iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj točki, bočna svjetla i krmeno svjetlo.

(b) Brod ograničene sposobnosti manevriranja, osim broda koji čisti mine, mora nositi:

(i) tri svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno povrh drugoga na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti. Gornje i donje od tih svjetala moraju biti crvena, a srednje mora biti bijelo,

(ii) tri znaka postavljena u okomici jedan povrh drugoga na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti. Gornji i donji od tih znakova moraju biti oblika kugle a srednji u obliku dvostrukog stošca.

(iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u odredbi pod (i) ove točke, jarbolna svjetla, bočna svjetla i krmeno svjetlo,

(iv) kad je usidren, osim svjetala i znakova propisanih u odredbama pod (i) i (ii) ove točke, svjetlo, svjetla ili znak propisan Pravilom 30.

(c) Brod koji tegli takav tegalj da ne može promijeniti kurs, osim svjetala ili znakova propisanih odredbama pod (i) i (ii) točke (b) ovoga pravila, mora nositi svjetla ili znakove određene Pravilom 24 (a).

(d) Brod koji je na jaružanju ili podvodnim radovima, kad je ograničene sposobnosti manevriranja, mora nositi svjetla i znakove propisane u točki (b) ovoga pravila, a ako postoji kakva zapreka, osim toga mora pokazivati:

(i) dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana ili dvije kugle, postavljene u okomici jedna povrh druge da se označi strana na kojoj postoji zapreka,

(ii) dva zelena svjetla vidljiva sa svih strana ili dva dvostruka stošca, postavljena u okomici jedan povrh drugoga da se označi strana na kojoj drugi brod može proći,

(iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj točki, jarbolna svjetla, bočna svjetla i krmeno svjetlo,

(iv) kad je usidren, svjetla i znakove propisane u odredbama pod (i) i (ii) ove točke umjesto svjetala i znakova propisanih u Pravilu 30.

(e) Kad se zbog veličine broda koji obavlja ronilačke radove ne mogu istaknuti znakovi propisani u točki (d) ovoga pravila, mora se pokazivati točna imitacija zastave »A« Međunarodnoga signalnog kodeksa, visoka najmanje 1 m. Mora se osigurati vidljivost zastave sa svih strana obzorja.

(f) Brod koji čisti mine, osim svjetala propisanih Pravilom 23, za brodove na mehanički pogon, mora pokazivati tri zelena svjetla vidljiva sa svih strana ili tri kugle. Jedno od tih svjetala ili znakova mora se istaći na vrhu ili blizu vrha prednjeg jarbola, i po jedno svjetlo ili znak na krajevima križa prednjega jarbola. Ta

svjetla ili znakovi pokazuju da je za drugi brod opasno približiti se bliže od 1 000 m po krmi ili 500 m s obje strane broda minolovca.

(g) Brodovi kraći od 7 m nisu obvezni pokazivati svjetla propisana u ovome pravilu.

(h) Signali propisani u ovome pravilu nisu signali brodova koji su u pogibelji i traže pomoć. Takve signale sadržava Prilog IV. ovih pravila.

(a) Brod koji ne može manevrirati definiran je u pravilu 3 (f). U takvo stanje brod može doći, na primjer, zbog kvara pogonskog stroja, kormila ili oštećenja vijka. Jedrenjak može biti nesposoban da manevrira zbog tišine ili slabog vjetra.

Brodovi koji ne mogu manevrirati pokazuju samo dva crvena svjetla ako se ne kreću kroz vodu, a kada se kreću, ističu još bočna i krmeno svjetlo. Jarbolna svjetla nikada ne pokazuju.

(b) U pravilu 3 (g) nabrojani su brodovi koji se zbog prirode svojega posla smatraju brodovima ograničene sposobnosti manevriranja. Svi ti brodovi, osim onih koji uklanjaju mine, pokazuju tri karakteristična svjetla i znaka. Gornje i donje svjetlo su crvene, a srednje bijele boje i vidljiva su sa svih strana. Danju ističu tri crna znaka. Gornji i donji su oblika kugle, a srednji dvostrukoga stošca. Kada se ne kreću kroz vodu pokazuju samo karakteristična svjetla, a kada se kreću, ističu još jarbolna svjetla, bočna i krmeno svjetlo.

(c) Brodovi koji tegle ne smatraju se uvijek brodovima ograničene sposobnosti manevriranja, nego samo onda kada su zbog tegljenja ozbiljno spriječeni da promijene kurs kako bi izbjegli sudar, kao što je istaknuto u pravilu 3 (g) (vi). U stanje ograničene sposobnosti manevriranja mogu doći, na primjer, zbog nevremena, duga teglja ili ograničena prostora za manevriranje. U tom slučaju pokazuju, osim svjetala i znakova propisanih za tegljače u pravilu 24 (a), i tri karakteristična svjetla ili znaka propisana u stavkama b (i) i (ii) ovoga pravila.

(d) Kada su brodovi koji jaružaju ili izvode podvodne radove ograničene sposobnosti manevriranja, pokazuju samo svjetla i znakove propisane stavkom (b) ovoga pravila. Ako je s jedne njihove strane neka zapreka, a s druge slobodan prolaz za ostale brodove, tada to označavaju dodatnim signalima propisanim u stavkama (d) pod (i) i (d) pod (ii).

(e) Često se ronilački radovi izvode s manjih brodova koji ne mogu isticati znakove propisane točkom (d). Tada takvi brodovi pokazuju zastavu »A« signalnoga kodeksa, koja mora biti vidljiva sa svih strana.

(f) Brodovi koji uklanjaju mine pokazuju svjetla, kao i brodovi na mehanički pogon, i tri dodatna karakteristična zelena svjetla, vidljiva sa svih strana. Zelena svjetla ističu na krajevima križa i pri vrhu prednjeg jarbola. Danju ističu tri crne kugle na istim mjestima.

Pravilo 28.

Brodovi ograničeni svojim gazom

Brod koji je ograničen svojim gazom, osim svjetala propisanih Pravilom 23. za brodove na mehanički pogon, može nositi na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti tri crvena svjetla vidljiva sa svih strana i postavljena u okomici jedno povrh drugoga ili znak u obliku cilindra.

Kada brod plovi u području s manjim dubinama i smatra da je ograničen svojim gazom prema definiciji u pravilu 3 (h), može isticati tri crvena svjetla vidljiva sa svih strana ili danju crni cilindar. Time pokazuje da je ograničen u mogućnosti skretanja s kursa i da očekuje da mu ostali brodovi ustupe put u skladu s pravilom 18 (d) pod (i).

Pravilo 29.

Peljarski brodovi

(a) Brod koji obavlja peljarsku službu mora pokazivati:

(i) na vrhu jarbola, ili blizu njega, dva svjetla vidljiva sa svih strana i postavljena u okomici jedno povrh drugoga — gornje bijelo, a donje crveno,

(ii) kad plovi, osim toga, bočna svjetla i krmeno svjetlo,

(iii) kad je usidren, osim svjetala propisanih odredbom pod (i) ove točke, sidreno svjetlo, svjetla ili znak.

(b) Kad peljarski brod ne obavlja peljarsku službu, mora pokazivati svjetla i znakove propisane za slične brodove njegove duljine.

Peljarski brodovi pokazuju dva karakteristična svjetla pri vrhu jarbola. Gornje je bijelo, a donje crveno i oba su vidljiva sa svih strana. Ta svjetla brodovi pokazuju samo onda kada su u službi peljarenja, bilo da plove bilo da su usidreni, ili vezani uz obalu. Kada plove, pokazuju još bočna i krmeno svjetlo, a jarbolna ne isticu. Ista svjetla pokazuju brodovi na mehanički pogon i na jedra.

Pravilo 30.

Usidreni i nasukani brodovi

(a) Usidreni brod mora nositi na mjestu gdje se najbolje može vidjeti:

(i) na prednjem dijelu — jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana ili jednu kuglu,

(ii) na krmi ili blizu krme i niže od svjetla propisanoga odredbom pod (i) ove točke — jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana.

(b) Brod kraći od 50 m, umjesto svjetala propisanih točkom (a) ovoga pravila, može nositi jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana i postavljeno na mjestu gdje se može najbolje vidjeti.

(c) Usidreni brod može, a ako je dugačak 100 m i više mora, također, upotrijebiti odgovarajuća radna ili druga svjetla za rasvjetu svojih paluba.

(d) Nasukani brod mora nositi svjetla propisana toč. (a) i (b) ovoga pravila, i osim toga, na mjestu gdje su najbolje vidljiva:

(i) dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno povrh drugoga;

(ii) tri kugle postavljene u okomici jedna povrh druge.

(e) Brod kraći od 7 m kad je usidren ili nasukan, a da to nije u uskom kanalu ili blizu uskoga kanala, plovnoga puta ili sidrišta ili blizu mjesta gdje drugi brodovi obično plove, nije obavezan nositi svjetla ili znakove propisane toč. (a), (b) ili (d) ovoga pravila.

Smatra se da je brod usidren sve dotle dok mu se sidro drži za dno, a kad polazi sa sidrišta, dok sidro ne podigne s dna. Također se smatra da je brod usidren kada je vezan za plutaču.

Usidreni brod pokazuje dva bijela svjetla vidljiva sa svih strana ako je duži od 50 m. Jedno je smješteno na prednjem dijelu broda, a drugo, niže, na krmi. Ako je brod kraći od 50 m, može pokazivati jedno bijelo svjetlo, koje isticu na najvidljivijem mjestu. Danju usidreni brod pokazuje crnu kuglu na prednjem dijelu broda. Osim toga usidreni brod mora osvijetliti svoje palube radnim ili drugim prikladnim svjetlima ako je duži od 100 m, a ako je kraći to nije obavezan. Ta svjetla mora pogasiti čim podigne sidra pri polasku sa sidrišta.

Nasukani brod isticu svjetla usidrenog broda i još dva crvena svjetla karakteristična za brod koji ne može manevrirati. Danju pokazuje tri crne kugle jednu iznad druge.

Brod kraći od 7 m nije obavezan pokazivati signale usidrenoga ili nasukanoga broda, osim onda kada se nalazi u području ili blizu njega, kuda drugi brodovi redovno plove.

Pravilo 31.

Hidroavioni

Ako je hidroavionu nemoguće istaknuti svjetla i znakove kojih su značajke i položaj određeni novim pravilima, on mora pokazivati takva svjetla i znakove koji su po značajkama i položaju što sličniji.

Hidroavion na vodi smatra se brodom prema definiciji u pravilu 3 (a), pa je obavezan isticati signale kao i ostali brodovi na mehanički pogon. Ako to ne može zbog konstruktivnih razloga, tada mora nastojati da signali budu što sličniji.

DIO D — ZVUČNI I SVJETLOSNI SIGNALI

Pravilo 32.

Definicije

- (a) Riječju »zviždaljka« označuje se svaka sprava za zvučnu signalizaciju kojom se mogu proizvesti zvukovi i koja udovoljava opisu u Prilogu III. ovih pravila.
- (b) Izraz »kratak zvuk« znači zvuk koji traje po prilici jednu sekundu.
- (c) Izraz »dugi zvuk« znači zvuk koji traje od četiri do šest sekunda.

Vrsta i oblik zviždaljke nisu definicijom određeni, ali ona mora biti takva da se njome mogu proizvesti propisani zvukovi, a mora, također, udovoljavati zahtjevima iz priloga III.

Svi zvučni signali koji su propisani u ovim pravilima sastoje se od kratkih i dugih zvukova definiranih u točkama (b) i (c) ovoga pravila.

Pravilo 33.

Oprema za zvučne signale

(a) Brod dug 12 m ili više mora imati zviždaljku i zvono, a brod dug 100 m i više mora, osim toga, imati i gong čiji se ton i zvuk ne mogu zamijeniti tonom i zvukom zvona. Zviždaljka, zvono i gong moraju udovoljavati opisu navedenome u Prilogu III. ovih pravila. Zvono ili gong, ili oboje, mogu se zamijeniti drugom opremom s odgovarajućom osobinom zvuka uz uvjet da je uvijek moguće proizvesti potrebne zvučne signale ručno.

(b) Brod kraći od 12 m nije obavezan imati sprave za zvučnu signalizaciju propisanu u točki (a) ovoga pravila ali tada mora imati neko drugo sredstvo za davanje djelotvornog zvučnog signala.

Predviđena oprema za davanje zvučnih signala ista je za brodove na mehanički pogon i za jedrenjake. Zvono ili gong se mogu nadomjestiti i nekim drugim uređajem koji daje odgovarajući zvuk. Davanje zvuka može biti automatizirano, ali tako da se uvijek može prijeći na ručno davanje signala.

Brodovi kraći od 12 m mogu imati jednostavniju opremu kojom mogu uspješno davati propisane zvučne signale.

U prilogu III dani su detaljniji podaci o tome kakve zviždalje, zvono i gong moraju imati pojedini brodovi, ovisno o njihovoj dužini. Tako je, na primjer, određeno da duži brodovi daju zvučne signale niže frekvencije, tj. dublje tonove, a kraći više frekvencije, pa se na taj način može u magli slušanjem približno procijeniti veličina nekoga broda.

Pravilo 34.

Signali za manevar i signali upozorenja

(a) Kad su brodovi jedan drugome na vidiku, i kad brod na mehanički pogon manevrira, u plovidbi, na način koji je dopušten ili propisan ovim pravilima, mora namjeravani manevar označiti ovim signalima zviždaljkom:

- jedan kratak zvižduk, da bi označio »Skrećem nadesno«;
- dva kratka zvižduka, da bi označio »Skrećem nalijevo«;
- tri kratka zvižduka, da bi označio »Moji strojevi voze krmom«.

(b) Svaki brod može signale zviždaljkom, određene u točki (a) ovoga pravila, nadopuniti svjetlosnim signalima prikladno ponovljenima dok se ne obavi manevar:

- (i) ti svjetlosni signali moraju značiti:
- jedan bljesak »Skrećem nadesno«,
 - dva bljeska »Skrećem nalijevo«,
 - tri bljeska »Moji strojevi voze krmom«,

(ii) svaki bljesak mora trajati oko jedne sekunde, a vremenski razmak između bljeskova, također, mora trajati oko jedne sekunde, dok vremenski razmak između uzastopnih signala ne smije biti manji od deset sekunda;

(iii) svjetlo koje se upotrebljava za ovaj signal, ako je postavljeno, mora biti bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana obzorja, s najmanjim dometom vidljivosti od 5 milja i mora udovoljavati odredbama Priloga I. ovih pravila.

(c) Kad vide jedan drugoga u uskome kanalu ili plovnome putu;

(i) brod koji namjerava pretjecati drugi brod mora, u skladu s Pravilom 9 (e) pod (i), pokazati svoju nakanu signalima zviždaljkom:

- dva duga zvižduka popraćena jednim kratkim, da bi označio »Kanim vas prestignuti s vaše desne strane«,
- dva duga zvižduka popraćena s dva kratka, da bi označio »Kanim vas prestignuti s vaše lijeve strane«.

(ii) kad brod koji se prestiže djeluje u skladu s Pravilom 9 (e) pod (i), mora pokazati svoje slaganje signalom zviždaljkom:

- redom jedan dugi, jedan kratki, jedan dugi i jedan kratki zvižduk.

(d) Kad se brodovi koji su u vidokrugu približuju jedan drugome i kad iz bilo kojih razloga jedan od brodova ne razumije nakane ili postupke drugoga, ili sumnja da drugi brod poduzima dostatnu radnju za izbjegavanje sudara, mora svoju sumnju neposredno označiti davanjem najmanje pet kratkih i brzih zvukova zviždaljkom. Taj se signal može nadopuniti svjetlosnim signalom od najmanje pet kratkih i brzih bljeskova.

(e) Brod koji se približuje okuci ili dijelu kanala ili plovnooga puta gdje drugi brod može biti zaklonjen nekom zaprekom, mora se oglasiti jednim dugim zviždukom. Svaki drugi brod koji nadolazi okuci ili je zaklonjen zaprekom a čuo je taj signal, mora odgovoriti jednim dugim zviždukom.

(f) Ako su zviždaljke na brodu postavljene na međudaljenosti većoj od 100 m, za davanje zvučnih signala za manevriranje i upozorenja mora se upotrebljavati samo jedna zviždaljka.

Signale propisane točkama (a), (b), (c) i (d) daju brodovi samo onda ako su u vidokrugu jedni drugima. Pri smanjenoj vidljivosti signali se ne smiju davati ako se brodovi ne mogu međusobno vidjeti golim okom iako se primjećuju na radaru.

Signale propisane za označavanje poduzetog manevra ne daju jedrenjaci, nego samo brodovi na mehanički pogon. Ostale signale propisane ovim pravilom daju svi brodovi.

(a) Manevar koji se poduzima da bi se izbjegao sudar, mora se označiti propisanim zvučnim signalima. Time se upozorava brod koji se izbjegava, i svi okolni brodovi, da je manevar poduzet i da paze na to osobito ako i oni namjeravaju manevrirati. Vrlo je važno da se signali daju kada su brodovi blizu i kada se manevrira da bi se izbjegla neposredna opasnost od sudara.

Kada brod mijenja kurs zbog konfiguracije obale ili zato što slijedi tok kanala, plovnooga ili plovidbenog puta, ne signalizira promjenu kursa. Međutim, ako pri tom istodobno dolazi do primjene pravila o izbjegavanju sudara, na primjer zbog blizine i položaja okolnih brodova, signali se moraju davati.

(b) Davanje odgovarajućih svjetlosnih signala kojima se dodatno označava poduzeti manevar nije obavezno, ali je dobro da ih brodovi daju, jer se tako može lakše i brže uočiti brod koji poduzima manevar. Svjetlosni signali mogu se ponavljati u razmacima koji nisu kraći od 10 sekundi sve dotle dok se manevar ne završi. Ti se signali ne moraju davati sinkronizirano sa zvučnim signalima i mogu se ponavljati bez ponavljanja odgovarajućih zvučnih signala.

(c) Kada se pretječe u okolnostima i na način predviđen u pravilu 9 (e) pod (i), obavezno se upotrebljavaju signali koji su propisani ovom točkom (pravilo 9 (e) pod (i)).

(d) Zvučne signale od najmanje pet kratkih i brzih zvižduka obavezno daje brod koji smatra da drugi brod ne poduzima manevar izbjegavanja pravodobno i na dovoljnoj udaljenosti, ili da poduzeti manevar nije prikladan ili dovoljan. Ako drugi brod odmah ne poduzme odgovarajući manevar, signali se moraju nastaviti ili ponoviti, da bi se svratila pažnja.

Isto tako signali se daju kada jedan brod ne razumije namjere ili postupke drugoga broda, a sumnja se da bi oni mogli izazvati rizik sudara. Takva okolnost može nastupiti kada drugi brod odlazi sa sidrišta ili veza, ili kada mijenja kurs, što bi moglo biti opasno s obzirom na međusobni položaj brodova.

Signale najčešće daje brod koji ima pravo puta, ali ih može davati bilo koji brod kada sumnja u namjere ili postupak drugoga broda.

Dopunjavanje zvučnih signala svjetlosnim bljeskovima nije obavezno, ali je preporučljivo, osobito noću, jer se time olakšava uočavanje broda koji daje signale.

(e) Jedan dugi zvuk daju brodovi u skladu s pravilom 9 (f). Vidi komentar pravila 9 (f).

(f) Zvučni signali za manevriranje i upozoravanje daju se samo jednom zviždajkom, da se izbjegne moguća zabuna ako bi se davali istodobno s više zviždajki.

U vezi sa signalima za manevar i upozoravanje potrebno je još naglasiti da se brodovi sve češće sporazumijevaju radio-telefonijom. To se osobito prakticira kada se plovi u području luka, kroz kanale ili plovne putove, a sve više i na otvorenu moru.

Pravilo 35.

Zvučni signali pri smanjenoj vidljivosti

U području ili blizu područja smanjene vidljivosti, bilo danju ili noću, signali koji su propisani ovim pravilom i koji se moraju davati jesu:

(a) Brod na mehanički pogon, kad se kreće kroz vodu, mora davati jedan dugi zvuk u vremenskim razmacima od najviše dvije minute;

(b) Brod na mehanički pogon, kad plovi, ali kad je zaustavio stroj i ne kreće se kroz vodu, mora davati u vremenskim razmacima od najviše dvije minute dva duga uzastopna zvuka odvojena intervalom od oko dvije sekunde.

(c) Brod koji ne može manevrirati, brod ograničene sposobnosti manevriranja, brod ograničen svojim gazom, jedrenjak, brod koji riba i brod koji tegli ili postiskuje drugi brod, umjesto signala propisanih u točkama (a) ili (b) ovoga pravila, moraju se oglasiti u vremenskim razmacima od najviše dvije minute s tri uzastopna zvižduka, i to — jednim dugim popraćenim s dva kratka.

(d) Tegljeni brod, ili ako se tegli više od jednoga broda samo posljednji brod u teglju, ako ima posadu, mora u razmacima ne duljim od dvije minute davati četiri uzastopna zvižduka, i to: jedan dugi zvižduk popraćen s tri kratka. Ako je moguće taj signal treba davati neposredno iza signala što ga daje brod tegljač.

(e) Kad su brod potiskivač i brodovi što ih on potiskuje čvrsto povezani u složenu jedinicu, smatraju se kao brod na mehanički pogon i moraju davati signale propisane u toč. (a) ili (b) ovoga pravila.

(f) Usidreni brod mora, u vremenskim razmacima od najviše 1 minute, brzo zvoniti u zvono otprilike po pet sekunda. Brod koji je dug 100 m ili više mora se oglasiti zvonom na prednjem dijelu broda i, odmah nakon toga zvonjenja, gongom na krmenome dijelu broda brzim udaranjem u gong, u trajanju od oko 5 sekunda. Osim toga, usidreni brod može davati tri uzastopna zvižduka, i to — jedan kratki, jedan dugi i jedan kratki, da bi skrenuo pozornost na svoj položaj i izbjegavanje mogućega sudara s brodom koji mu se približuje.

(g) Nasukani brod mora davati signal zvonom, a ako je potrebno i gongom kako je propisano točkom (f) ovoga pravila, i osim toga mora neposredno prije i poslije svakoga signala brzim zvonjenjem davati još po tri odijeljena i izrazita udarca u zvono. Osim toga, nasukani se brod može oglasiti odgovarajućim signalom zviždajkom.

(h) Brod kraći od 12 m nije obavezan davati spomenute signale, pa ako ih ne daje, mora davati neke druge djelotvorne zvučne signale u vremenskim razmacima ne duljim od dvije minute.

(i) Kad peljarski brod obavlja službu peljarenja, osim signala propisanih u toč. (a), (b) ili (f) ovoga pravila, može davati signal za raspoznavanje koji se sastoji od četiri kratka zvižduka.

Pravilom se određuje koje zvučne signale moraju davati pojedini brodovi kada je smanjena vidljivost. Davanjem signala brodovi upozoravaju jedni druge na svoju prisutnost kada se ne mogu međusobno vidjeti. Slušanjem zvučnih signala koje daju drugi brodovi procjenjuje se njihov položaj i utvrđuje da li postoji opasnost od sudara.

U pravilu nije precizirano koliko vidljivost treba da bude smanjena da bi se davali propisani zvučni signali. Međutim, može se uzeti da ih treba davati kada se smatra da je vidljivost manja od dometa zvučnih signala. U prilogu III (c) dan je domet čujnosti zvučnih signala, ali u praksi domet može znatno odstupati ovisno o vremenskim prilikama, pa je preporučljivo da se signali daju i na većim udaljenostima, pogotovu zato što je domet čujnosti i vidljivosti teško točno odrediti.

Kada brodovi plovo blizu područja sa smanjenom vidljivošću ili se tom području približavaju, moraju davati zvučne signale kao da su unutar toga područja. Time oni upozoravaju brodove u području sa smanjenom vidljivošću na svoju prisutnost.

Brodovi opremljeni radarom obavezno se njime koriste pri smanjenoj vidljivosti. Međutim, bez obzira na to što tako imaju bolji uvid u stanje oko broda, obavezni su davati propisane zvučne signale.

Dva duga zvuka daju brodovi na mehanički pogon kada im je zaustavljen stroj i kada su sigurni da se više ne kreću kroz vodu.

Brodovi koji tegle ili guraju druge brodove daju dugi i dva kratka zvuka, bez obzira na to da li su ograničene mogućnosti manevriranja. Zvučni signal, jedan dugi i tri kratka, daje tegljeni brod neposredno iza tegljača, što omogućuje ostalim brodovima da utvrde prisutnost teglja i procijene njegovu dužinu.

Sve zvučne signale zviždajkom daju brodovi u vremenskim razmacima koji ne smiju biti dulji od dvije minute.

Usidreni se brodovi oglašuju zvonjenjem u zvono, a kada su duži od 100 m i udaranjem u gong na krmenom dijelu broda. Zvučne signale zviždajkom, jedan

kratki, dugi i kratki, daju ako su usidreni u prometnom području, ili ako im se neki brod približava preblizu.

Nasukani brodovi daju signale zvonom i gongom, kao i usidreni brodovi, a osim toga i tri izrazita udarca u zvono prije i poslije svakog zvonjenja. U pravilu nije propisano koji odgovarajući zvučni signal zviždaljkom daju nasukani brodovi. Međutim, ako im se približava neki brod, mogu ga upozoriti na opasnost od nasukanja davanjem prikladnog signala, na primjer slova »U« (dva kratka i dugi zvuk), što znači: »Vi plovite prema opasnosti.«

Signali zvonom se daju u razmacima koji ne smiju biti duži od jedne minute.

Pravilo 36.

Signali upozorenja

Ako je potrebno da privuče pozornost drugoga broda, svaki brod smije davati svjetlosne ili zvučne signale koje nije moguće, pogreškom, zamijeniti za neki znak koji je već propisan ovim pravilima, ili pak može upraviti svjetlosni snop reflektora u smjeru opasnosti, tako da nijedan brod ne dovede u nepriliku.

Signale upozorenja kojima privlači pažnju može davati svaki brod kada smatra da je potrebno, na primjer, ako ga drugi brod ne primjećuje, a postoji opasnost od sudara, ili kada drugom brodu želi skrenuti pažnju na neku opasnost plovidbe.

Signali ne smiju biti takvi da se mogu zamijeniti za neki drugi signal koji ima drugo značenje u ovim pravilima.

Bijelo ili plavo svjetlo mogu se pokazivati s bilo kojeg mjesta na brodu, zeleno s desne, a crveno s lijeve strane broda. Isto tako, momentalno uključivanje radnih ili drugih svjetala može se upotrijebiti kao prikladan signal za skretanje pažnje drugoga broda.

Kad je vidljivost smanjena, nije preporučljivo davati druge zvučne signale, osim onih koji su propisani u ovim pravilima.

Pravilo 37.

Signali pogibelji

Kad je brod u pogibelji i traži pomoć mora upotrijebiti ili istaknuti signale propisane u Prilogu IV. ovih pravila.

Signali opasnosti kojima se traži pomoć upotrebljavaju se na zapovijed zapovjednika broda kada brodu prijete ozbiljna i neposredna opasnost zbog neke nesreće. Kada brod traži pomoć na otvorenu moru, daleko od ostalih brodova, signali se uvijek šalju radio-telegrafijom i radio-telefonijom, a ako je u plovnom području gdje ima i drugih brodova, tada je preporučljivo upotrijebiti i optičke ili zvučne signale za traženje pomoći.

DIO E — IZUZEĆA

Pravilo 38.

Izuzeća

Svaki brod (ili vrsta brodova), uz uvjet da udovoljava zahtjevima Međunarodnih pravila o izbjegavanju sudara na moru od godine 1960, kobilica kojega je postavljena ili se nalazi u odgovarajućoj fazi izgradnje prije nego što ova pravila stupe na snagu, može se izuzeti od udovoljenja za:

(a) Postavljanje svjetla s dometima vidljivosti propisanim u Pravilu 22 — do četiri godine od dana stupanja na snagu ovih pravila.

(b) Postavljanje svjetala sa specifikacijom boja, kao što je propisano u točki 7. Priloga I. ovih pravila — do četiri godine od dana stupanja na snagu ovih pravila.

(c) Premještaj svjetala radi prelaska s imperijalnih na metričke mjere i zao kruživanje brojaka — stalno izuzeće.

(d) (i) Premještaj jarbolnih svjetala na brodovima kraćima od 150 m radi odredbe točke 3 (a) Priloga I. ovih pravila — stalno izuzeće.

(ii) Premještaj jarbolnih svjetala na brodovima duljima od 150 m ili više, radi odredbe točke 3 (a) Priloga I. ovih pravila — do devet godina od dana stupanja na snagu ovih pravila.

(e) Premještaj jarbolnih svjetala radi odredbe točke 2 (b) Priloga I. ovih pravila — do devet godina od dana stupanja na snagu ovih pravila.

(f) Premještaj bočnih svjetala radi odredbe točke 3 (b) Priloga I. ovih pravila — do devet godina od dana stupanja na snagu ovih pravila.

(g) Zahtjevi za naprave za davanje zvučnih signala prema odredbama u Prilogu III. ovih pravila — do devet godina od dana stupanja na snagu ovih pravila.

Prilog I

SMJEŠTAJ I TEHNIČKI PODACI SVJETALA I ZNAKOVA

1. Definicije

Izraz »Visina iznad trupa« znači visinu iznad najgornje neprekinute palube.

2. Raspored svjetala po visini i njihov razmak

(a) Na brodu na mehanički pogon koji je dug 20 m ili više, jarbolna se svjetla moraju postaviti ovako:

(i) prednje jarbolno svjetlo, ili ako se postavlja samo jedno takvo svjetlo, na visinu iznad trupa od 6 m, a ako je širina broda veća od 6 m, onda na visinu iznad trupa koja nije manja od te širine, ali ipak to svjetlo ne treba postaviti na veću visinu iznad trupa od 12 m;

(ii) ako se na brodu postavljaju dva jarbolna svjetla, stražnje se mora nalaziti barem 4,5 m povrh prednjega svjetla.

(b) Razmak po visini jarbolnih svjetala na brodovima na mehanički pogon mora da je takav da se u svim normalnim stanjima stražnje svjetlo vidi odvojeno iznad prednjega s udaljenosti od 1 000 m od pramčane statve gledano s morske razine.

(c) Jarbolno svjetlo na brodu na mehanički pogon dugome od 12 m do 20 m mora se postaviti na visinu od barem 2,5 m iznad razme.

(d) Brod na mehanički pogon kraći od 12 m može nositi najgornje svjetlo na visini manjoj od 2,5 m iznad razme. Ako su, pak, uz jarbolno svjetlo brodu dodana bočna svjetla i krmeno svjetlo, jarbolno se mora postaviti barem jedan metar povrh bočnih svjetala.

(e) Jedno od dvaju ili triju jarbolnih svjetala koja su propisana za brodove na mehanički pogon kad tegle ili potiskuju drugi brod, mora se postaviti na mjesto prednjega jarbolnog svjetla broda na mehanički pogon.

(f) U svim slučajevima jarbolno svjetlo ili svjetla moraju se postaviti da budu povrh svih drugih svjetala i zapreka, te da su jasno vidljiva.

(g) Bočna svjetla broda na mehanički pogon moraju se postaviti na visinu iznad trupa na veću od 3/4 visine smještaja prednjega jarbolnog svjetla. Ne smiju se postaviti toliko nisko da se miješaju s palubnim svjetlima.

(h) Bočna svjetla, kad su u obliku jedne kombinirane svjetiljke, smještena na brodu na mehanički pogon kraćemu od 20 m, moraju se postaviti barem 1 m ispod jarbolnoga svjetla.

(i) Ondje gdje ova pravila propisuju da dva ili tri svjetla moraju biti postavljena okomito jedno povrh drugoga, moraju imati ove razmake:

(i) na brodu dugome 20 m ili više, ta se svjetla moraju postaviti s najmanjim razmakom od 2 m, a najniže od tih svjetala mora biti barem 4 m iznad trupa, osim zahtijevanoga svjetla za tegljenje;

(ii) na brodu kraćemu od 20 m ta se svjetla moraju postaviti s najmanjim razmakom od 1 m, a najniže od tih svjetala mora biti barem 2 m iznad razme, osim zahtijevanog svjetla za tegljenje;

(iii) kad brod ima tri svjetla, ona moraju biti jednako razmaknuta jedno od drugoga.

(j) Donje svjetlo od dvaju svjetala vidljivih sa svih strana propisanih za ribarske brodove kad ribaju, mora se postaviti iznad bočnih svjetala barem za dvostruki razmak između tih dvaju okomitih svjetala.

(k) Prednje sidreno svjetlo, ako se postavljaju dva sidrena svjetla, mora biti povrh stražnjega barem 4,5 m. Prednje sidreno svjetlo na brodu dugome 50 m ili više mora se postaviti na visinu iznad trupa od barem 6 m.

3. Vodoravni raspored i razmak svjetala

(a) Ako su za brod na mehanički pogon propisana dva jarbolna svjetla, vodoravna udaljenost između njih mora iznositi najmanje polovicu duljine broda, ali ne treba da je veća od 100 m. Prednje se svjetlo mora postaviti najviše za 1/4 duljine broda daleko od pramčane statve.

(b) Na brodu dugome 20 m ili više, bočna svjetla se ne smiju postaviti ispred prednjih jarbolnih svjetala. Bočna se svjetla moraju postaviti na bok ili blizu boka broda.

4. Detalji o lokaciji svjetala za pokazivanje smjera na ribarskim brodovima, jaružalima i brodovima koji obavljaju podvodne radove

(a) Svjetlo koje pokazuje smjer pružanja ispuštene naprave s broda koji riba, kako je propisano Pravilom 26 (c) pod (ii), mora se postaviti na vodoravnoj udaljenosti barem od 2 m, ali ne više od 6 m, od dvaju svjetala — crvenoga i bijeloga, vidljivih sa svih strana. To se svjetlo ne smije postaviti na veću visinu od bijelog svjetla vidljivoga sa svih strana, propisanoga pravilom 26 (c) pod (i), niti na manju visinu od bočnih svjetala.

(b) Svjetla i znakovi na brodu koji je na jaružanju ili obavljanju podvodnih radova, za pokazivanje strane na kojoj se nalazi zapreka i/ili strane s koje se može sigurno proći, kako je propisano u pravilu 27 (d) pod (i) i (ii), mora se postaviti na najveću moguću vodoravnu udaljenost, koja ni u kojem slučaju ne smije biti manja od 2 m, od svjetla i znakova propisanih u pravilu 27 (b) pod (i) i (ii). Gornje od tih svjetala ne smije nikad biti na većoj visini nego što je donje od triju svjetala ili znakova propisanih u pravilu 27 (b) pod (i) i (ii).

5. Zaslони za bočna svjetla

Bočna se svjetla moraju opremiti zaslonima obojenima crnom nereflektirajućom bojom i koji udovoljavaju zahtjevima točke 9. ovoga priloga. Kod kombinirane svjetiljke, koja ima samo jednu okomitu nit (filament) i vrlo tanku pregradu između crvenoga i zelenog dijela, nije potrebno postavljati vanjske zaslone.

6. Znakovi

(a) Znakovi moraju biti crne boje i ovih veličina:

(i) kugla mora imati promjer barem 0,6 m;

(ii) stožac mora imati promjer osnovice barem 0,6 m, a visinu jednaku promjeru;

(iii) valjak mora imati promjer barem 0,6 m, a visinu jednaku dvostrukom promjeru;

(iv) znak se u obliku romba sastoji od dva stošca, kako je navedeno u odredbi pod (ii) ove točke i zajedničke osnovice.

(b) Okomiti razmak između znakova mora biti barem 1,5 m.

(c) Na brodu kraćem od 20 m smiju se upotrijebiti znakovi manjih dimenzija, razmjerno veličini broda, a može se u odgovarajućoj mjeri smanjiti i razmak između njih.

7. Specifikacija boje svjetala

Kromatičnost svih navigacijskih svjetala mora udovoljavati standardima koji su unutar područja dijagrama što ga je utvrdila Međunarodna komisija za rasvjetu (CIE), za svaku boju.

Granice područja za svaku boju određene su kutnim koordinatama, koje su:

(i) bijelo	x	y	x	y	x	y	x	y
	0,525	0,382	0,525	0,440	0,452	0,440	0,310	0,348
					0,310	0,283	0,443	0,382

(ii) zeleno	x	0,028	0,009	0,300	0,203
	y	0,385	0,723	0,511	0,356
(iii) crveno	x	0,680	0,660	0,735	0,721
	y	0,320	0,320	0,265	0,259
(iv) žuto	x	0,612	0,618	0,575	0,575
	y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. Intenzitet svjetala

(a) Najmanji intenzitet svjetlosti svjetala mora se utvrditi primjenom formule:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

gdje je:

I = intenzitet svjetla, u kandelama, pri uvjetima eksploatacije;

T = početni faktor (svjetlosni prag) $2 = 10^{-7}$, u luksima;

D = domet vidljivosti (svjetlosni domet) svjetla u nautičkim miljama;

K = koeficijent propuštanja atmosfere.

Za propisana svjetla vrijednost K mora biti 0,8, što odgovara meteorološkoj vidljivosti od otprilike 18 nautičkih milja.

(b) Izbor brojeva dobivenih tom formulom jest:

Domet vidljivosti (domet svjetlosti) svjetla u nautičkim miljama D	Intenzitet svjetlosti svjetla, u kandelama, za K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Napomena: Najveći intenzitet svjetlosti navigacijskih svjetala trebao bi se ograničiti, da bi se izbjeglo neprikladno bliještanje.

9. Vodoravni sektori

(a) (i) Bočna svjetla, kako su postavljena na brodu, moraju u smjeru prema pramcu pokazivati najmanji traženi intenzitet. Intenzitet se mora smanjivati da bi došlo do gubitka svjetla između 1° i 3° izvan propisanih sektora.

(ii) Za krmena i jarbolna svjetla, te na $22,5^\circ$ iza subočice za bočna svjetla, najmanji propisani intenzitet se mora održati u luku obzorja sve do 5° unutar granica sektora propisanih u Pravilu 21. Od 5° unutar propisane granice sektora, bočni se intenzitet može smanjiti za 50% od propisane granice; mora se, nadalje, smanjivati jednakomjerno da dođe do gubitka svjetla na najviše 5° izvan propisanih granica.

(b) Svjetla vidljiva sa svih strana moraju se tako postaviti da ih ne zaklanjaju jarboli, nastavci jarbola ili struktura unutar kutnih sektora od više od 6°, osim sidrenih svjetala, koja se ne trebaju postavljati nepraktično na nekoj visini iznad trupa.

10. Okomiti sektori

(a) Okomiti sektori električnih svjetala, osim svjetala na jedrenjacima, moraju osigurati da se:

(i) barem najmanji propisani intenzitet zadrži u svim kutovima od 5° iznad horizontale do 5° ispod horizontale;

(ii) barem 60% najmanjega propisanog intenziteta zadrži od 7,5° iznad horizontale do 7,5° ispod horizontale.

(b) Na jedrenjacima, okomiti sektori električnih svjetala moraju osigurati da se:

(i) barem najmanji propisani intenzitet zadrži u svim kutovima od 5° iznad horizontale do 5° ispod horizontale;

(ii) barem 50% najmanjega propisanog intenziteta održi od 25° iznad horizontale do 25° ispod horizontale.

(c) Ako svjetiljke nisu električne tim specifikacijama treba udovoljiti što je moguće više.

11. Intenzitet neelektričnih svjetala

Neelektrična svjetla moraju, koliko je to moguće, udovoljavati najmanjim intenzitetima koji su navedeni u tablici u točki 8. ovoga priloga.

12. Manevarsko svjetlo

Bez obzira na odredbe točke 2 (f) ovoga priloga, manevarsko svjetlo opisano u Pravilu 34 (b) mora se postaviti u istoj prednjoj i stražnjoj, okomitoj ravnini kao i jarbolno svjetlo ili jarbolna svjetla, i, gdje je to moguće, na visini od barem 2 metra okomito iznad prednjega jarbolnog svjetla uz uvjet da se nalazi barem 2 metra okomito iznad ili okomito ispod stražnjega jarbolnog svjetla. Ako je na brodu na kojemu je postavljeno samo jedno jarbolno svjetlo instalirano i manevarsko svjetlo, ono se mora nalaziti na mjestu odakle se najbolje vidi i barem 2 metra okomito udaljeno od jarbolnog svjetla.

13. Odobrenje

Konstrukcija svjetiljaka i znakova te postavljanje svjetiljaka na brodu moraju biti na zadovoljstvo nadležnog organa države u kojoj je brod registriran.

Prilog II

DOPUNSKI SIGNALI ZA RIBARSKE BRODOVE KOJI LOVE VRLO BLIZU JEDAN DRUGOGA

1. Općenito

Svjetla koja se spominju u ovome prilogu, ako se pokazuju u skladu s Pravilom 26 (d), moraju se postaviti na mjesto odakle se mogu najbolje vidjeti; moraju biti udaljena barem 0,9 metara od svjetala propisanih u Pravilu 26 (b) pod (i) i (c) pod (i), ali na nižoj razini; moraju biti vidljiva sa svih strana obzorja, na manjoj udaljenosti nego svjetla propisana u ovim pravilima za ribarske brodove, ali barem na udaljenosti od 1 milje.

2. Signali za kočare

(a) Kad su brodovi na kočarenju, bilo da upotrebljavaju pridnenu ili lebdeću opremu, mogu nositi:

(i) Kad spuštaju mreže:

— dva bijela svjetla u okomitoj crti,

(ii) kad potežu mreže;

— jedno bijelo svjetlo okomito povrh crvenoga svjetla;

(iii) kad je mreža zapela o neku zapreku:

— dva crvena svjetla u okomitoj crti.

(b) Svaki brod koji je na kočarenju u paru može nositi:

(i) noću — reflektor upravljen naprijed i u smjeru drugoga broda u paru,

(ii) kad spušta ili poteže mreže ili su mreže zapele na neku zapreku — svjetla propisana u točki 2 (a) ovoga priloga.

3. Signali za plivarice

Brodovi koji ribaju plivaricom mogu isticati dva žuta svjetla okomito jedno povrh drugoga. Ta svjetla moraju naizmjenice bljeskati svake sekunde s jednakim trajanjem svjetla i tame; mogu se pokazivati samo kad je brod priječen svojom ribolovnom opremom.

Prilog III

TEHNIČKE POJEDINOSTI O NAPRAVAMA ZA DAVANJE ZVUČNIH SIGNALA

1. Zviždaljke

(a) Frekvencija i domet čujnosti

Osnovna frekvencija zvuka signala mora biti u granicama 70 do 700 Hz.

Domet čujnosti signala proizvedena zviždaljkom mora se odrediti tim frekvencijama, koje mogu uključiti osnovnu i/ili jednu ili više viših frekvencija koje su unutar granica 180 do 700 Hz ($\pm 1\%$) i koje osiguravaju razine zvučnoga tlaka navedenoga u točki 1 (c) ovoga priloga.

(b) Granice osnovnih frekvencija

Da bi se osigurao širok spektar osobine zviždaljke, osnovna frekvencija zvuka mora biti u ovim granicama:

- (i) 70 do 200 Hz, za brod dug 200 m ili više;
- (ii) 130 do 350 Hz, za brod dug od 75 do 200 m;
- (iii) 250 do 700 Hz, za brod kraći od 75 m.

(c) Intenzitet zvučnog signala i domet čujnosti

Zviždaljka koja je postavljena na brodu mora osigurati, u smjeru najvećeg intenziteta zviždaljke i na udaljenosti od 1 m od nje, razinu zvučnog tlaka barem 1/3 oktave vala unutar frekvencijskog područja 180 do 700 Hz ($\pm 1\%$) od ne manjih brojeva nego što su odgovarajući u ovoj tablici:

Duljina broda u metrima	Razina 1/3 oktave vala na 1 metar u dB koja se odnosi na $2 \cdot 10^{-5}$ N/m ²	Domet čujnosti u nautičkim miljama
200 ili više	143	2
75 do 200	138	1,5
20 do 75	130	1
manja od 20	120	0,5

Na brodu koji na mjestima slušanja ima prosječnu razinu buke (koja se uzima da je 68 dB na skali oktave ustaljena na 250 Hz, te 63 dB na skali oktave ustaljena na 500 Hz), domet čujnosti u tablici služi radi obavijesti i otprilike je to domet na kojemu se zviždaljka može čuti po uzdužnoj osi, prema naprijed sa 90% vjerojatnosti u uvjetima mirnog zraka.

U praksi domet na kojemu se zviždaljka može čuti veoma varira i ovisi najviše o vremenskim prilikama. Navedene vrijednosti mogu se smatrati tipičnima, ali u uvjetima jakoga vjetera ili visoke razine buke na mjestu slušanja domet može biti jako smanjen.

(d) Osobine usmjeravanja

Razina zvučnoga tlaka usmjerene zviždaljke ne smije biti viša od 4 dB ispod razine zvučnoga tlaka na osi u bilo kojemu smjeru po vodoravnoj ravnini unutar $\pm 45^\circ$ od osi. U svakome drugom smjeru, po vodoravnoj ravnini razina zvučnoga tlaka ne smije biti viša od 10 dB ispod razine zvučnoga tlaka na osi, tako da će domet u bilo kojemu smjeru iznositi najmanje polovicu dometa koji je prema naprijed po osi. Razinu zvučnoga tlaka treba mjeriti na istoj 1/3 — oktavnoj skali, koja određuje domet čujnosti.

(e) Smještajne zviždaljke

Kad je usmjerena zviždaljka jedina za upotrebu na brodu, mora se postaviti tako da joj je najveći intenzitet usmjeren ravno naprijed.

Zviždaljku treba na brodu postaviti što je najviše moguće, da bi se smanjilo presijecanje emitiranog zvuka zbog zapreka, te da bi se svela na najmanju mjeru opasnost oštećenja sluha posade. Razina zvučnoga tlaka brodskoga vlastitog sig-

nala na mjestima slušanja po mogućnosti ne bi trebala prijeći 100 dB (A), a ne smije biti veća od 110 dB (A).

(f) Postavljanje više od jedne zviždaljke

Ako su zviždaljke postavljene na međusobnoj udaljenosti većoj od 100 metara, treba ih namjestiti da se ne oglašuju istodobno.

(g) Kombinirani sustav zviždaljka

Ako postoji mogućnost da zbog postojećih zapreka zvučno polje jedne zviždaljke, ili jedne od zviždaljka spomenutih u točki 1(f) ovoga priloga, ima zonu veoma smanjene razine signala, preporučuje se, da bi se izbjeglo to smanjenje, uspostavljanje kombiniranog sustava zviždaljka. Kombinirani sustav zviždaljka, u svrhu ovih pravila, smatra se jednom zviždaljkom. Zviždaljke kombiniranog sustava moraju se nalaziti na međusobnoj udaljenosti od barem 100 metara i moraju biti udešene da se oglašuju istodobno. Frekvencija bilo koje zviždaljke mora se razlikovati od frekvencije drugih zviždaljka barem za 10 Hz.

2. Zvono ili gong

(a) Intenzitet signala

Zvono ili gong, ili druga naprava sličnih zvučnih osobina, mora proizvesti razinu zvučnog tlaka od najmanje 110 dB na 1 metar udaljenosti.

(b) Konstrukcija

Zvono ili gong moraju biti napravljeni od antikorozivnog materijala i takve izrade da daju jasan ton. Promjer otvora zvona ne smije biti manji od 300 mm za brodove dulje od 20 m, niti manji od 200 mm za brodove duge 12 do 20 m. Ondje gdje je to moguće, preporučuje se izrada zvona s batićem na mehanički pogon da bi se osigurala jednakomjerna sila udara, s mogućnosti ručnoga rukovanja. Masa batića ne smije biti manja od 3% od mase zvona.

3. Odobrenja

Konstrukcije naprava za davanje zvučnih signala, te njihove značajke i postavljanje na brod, moraju biti na zadovoljstvo nadležnog organa države u kojoj je brod registriran.

Prilog IV

SIGNALI POGIBELJI

1. Signali pogibelji, bilo da su upotrijebljeni ili istaknuti odvojeno ili skupa, pokazuju pogibelj i potrebu za pomoći:

(a) pucanj vatrenim oružjem ili koji drugi eksplozivni signal ispaljen u razmacima od oko 1 minute,

(b) neprekidan zvuk bilo kojom spravom za davanje signala u magli,

(c) rakete ili prskalice koje bacaju zvjezdice crvene boje ispaljivane jedna za drugom u kratkim vremenskim razmacima,

(d) signal radio-telegrijom ili bilo kakvim drugim signalnim sustavom koji se sastoji od skupine ... — — — ... (SOS) Morzeovim znacima.

(e) signal radio-telefonijom koji se sastoji od izgovaranja riječi »Mayday«.

(f) signal opasnosti N.C. predviđen Međunarodnim signalnim kodeksom,

(g) signal koji se sastoji od četverokutne zastave iznad ili ispod koje stoji kugla ili predmet sličan lopti,

(h) paljenje vatre na brodu (npr. gorenjem bačava katrana, ulja itd.),

(i) raketa s padobranom ili ručna baklja koja daje crveno svjetlo,

(j) dimni signal koji ispušta dim narančaste boje,

(k) ponavljanje raširenim rukama laganih pokreta od gore prema dolje,

(l) radio-telegrafski signal za uzbunu,

(m) radio-telefonski signal za uzbunu,

(n) signal za određivanje položaja što ih šalju radio-stanice u nuždi.

2. Primjena ili isticanje bilo kojega od tih signala, osim u svrhu označivanja pogibelji i potrebe za pomoći te upotreba drugih signala koji bi se mogli zabunom zamijeniti za neki od tih signala, zabranjena je.

3. Skreće se pozornost na odgovarajuća poglavlja Međunarodnoga signalnog kodeksa i Priručnika za traženje i spašavanje trgovačkih brodova te na ove signale:

(a) komad jedrenine obojene narančasto, a crnim četverokutom ili krugom, ili drugim odgovarajućim znakom radi identifikacije iz zraka);

(b) pokazatelj boja.

Posebne odredbe iz našega pravilnika o izbjegavanju sudara na moru

IZBJEGAVANJE SUDARA NA MORU U JUGOSLAVENSKIM LUKAMA I MORSKIM PREDJELIMA JUGOSLAVENSKIH UNUTRAŠNJIH MORSKIH VODA U KOJIMA JE PLOVIDBA OTEŽANA

Član 41.

Radi izbjegavanja sudara na moru u jugoslavenskim lukama i predjelima jugoslavenskih unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana, brodovi su dužni postupati prema odredbama ove glave pri kretanju (uplovljenju, isplovljenju i prolazanju) u lukama, ulazima u luke u polukrugu od jedne morske milje, računajući od ulaza u luke, na rijekama i njihovim ušćima plovim za pomorske brodove, a i u uskim kanalima koji se nalaze u jugoslavenskim unutrašnjim morskim vodama ako za pojedine predjele jugoslavenskih morskih voda posebnim propisima nije drukčije određeno.

Član 42.

Mali brodovi, uključujući i čamce, bez obzira na vrstu pogona, moraju se pri kretanju u predjelima i lukama iz člana 41. ovog pravilnika uklanjati s puta većim brodovima.

Član 43.

Brodovi koji ulaze u luku, rijeku ili uski kanal ne smiju ometati manevriranje brodovima koji izlaze iz luke, rijeke, odnosno kanala.

Član 44.

Ako brodovi koji imaju prednost u manevriranju, prema odredbama čl. 42. i 43. ovog pravilnika, smatraju da ostali brodovi ne postupaju prema tim odredbama, moraju ih na to upozoriti s najmanje pet kratkih i brzih zvučnih signala.

Član 45.

Ribarski brodovi i ribarski čamci ne smiju u lukama ribariti pomoću svjetala, a u ostalim predjelima navedenim u članu 41. ovog pravilnika mogu upotrijebiti samo zaklonjena svjetla, tako da ne ometaju dobru i slobodnu vidljivost brodovima koji plove u tim predjelima. Ako ti brodovi, odnosno čamci, svojim svjetlom ometaju vidljivost, dužni su na dani signal broda, što se sastoji od jednoga dugog zvuka zviždaljkom, ugasiti ili zakloniti svoja svjetla.

PREPORUKE MEĐUDRŽAVNE POMORSKE SAVJETODAVNE ORGANIZACIJE (IMCO) O ODRŽAVANJU STRAŽE U PLOVIDBI

DIO I

OSNOVNA NAČELA KOJA TREBA SLIJEDITI PRI ODRŽAVANJU STRAŽE U PLOVIDBI

Uvod

1. Zapovjednik svakoga broda dužan je uvjeriti se da su obavljene odgovarajuće pripreme za održavanje sigurne straže u plovidbi. U skladu s općim uputama zapovjednika, časnici straže odgovorni su za sigurnu plovidbu broda u razdobljima kada su na dužnosti i tada će naročito paziti da se izbjegne sudar i nasukanje.

2. Ovaj dio sadrži osnovna načela koja će kao najmanju mjeru, uzeti u obzir svi brodovi.

Organiziranje straže

3. Sastav će se straže, uključujući i potrebu za izviđanjem, prilagoditi u svako doba odgovarajućim okolnostima i uvjetima.

4. Pri odlučivanju o sastavu straže na mostu, među ostalim treba paziti:

a) da most nikada ne bude bez časnika;

b) o vremenskim prilikama, vidljivosti i o tome je li danje svjetlo ili mrak;

c) o blizini plovidbenih opasnosti zbog kojih časnik na straži mora izvršavati dodatne plovidbene dužnosti;

d) o upotrebi i uporabnom stanju plovidbenih pomagala kakva su radar, elektronski uređaji za označavanje pozicije ili bilo koja druga oprema za sigurnu plovidbu broda;

e) na to da li je brod opremljen uređajem za automatsko kormilarenje;

- f) o bilo kojim dodatnim potrebama za navigacijsku stražu koje mogu nastati kao posljedica posebnih radnih okolnosti.

Spremnost za obavljanje dužnosti

5. Sistem straže mora biti takav da članovi posade na straži ne budu ugroženi zamorom. Prema tome, dužnosti će se rasporediti tako da prva straža na početku putovanja, a i sve slijedeće, bude dovoljno odmorena i u svakom pogledu spremna kada preuzima dužnost.

Plovidba

6. Namjeravano će se putovanje unaprijed planirati uzimajući u obzir sve prikladne podatke. Potrebno je, također, provjeriti svaki ucrtani kurs.

7. Prilikom preuzimanja straže provjerit će se procijenjena ili stvarna pozicija broda, ucrtani smjer plovidbe, kurs i brzina, obratit će se pažnja na moguću opasnost u plovidbi koja može nastupiti za vrijeme straže.

8. Da bi se utvrdilo da brod slijedi ucrtani kurs za vrijeme straže, provjeravat će se kurs kojim brod plovi, pozicija i brzina u dovoljno kratkim razmacima upotrebljavajući sva raspoloživa pomagala za plovidbu.

9. Sigurnosna i navigacijska oprema kojom je brod opskrbljen mora biti potpuno poznata, a i način njezina rada; osim toga treba uzeti u obzir i radno stanje opreme.

10. Onaj tko je na straži u plovidbi ne smije biti zadužen da izvršava, niti smije preuzimati bilo kakve druge obaveze koje bi poremetile sigurnu plovidbu.

Izviđanje

11. Svaki će brod u svakom trenutku održavati uredno izviđanje vidom i sluhom, a također i svim raspoloživim sredstvima primjerenima prema prevladavajućim okolnostima i uvjetima, tako da ima potpuno saznanje o situaciji, riziku sudara, nasukanju i ostalim opasnostima. Dužnost izviđanja uključuje otkrivanje brodova ili zrakoplova u nevolji, brodolomaca, podrtina i naplavina.

U primjeni će se ovih načela poštovati:

- a) tko god izviđa mora biti sposoban da uloži punu pažnju tome zadatku i i neće mu se određivati druge dužnosti koje bi smetale dobru izviđanju;
- b) dužnosti osobe na izviđanju i kormilara su odvojene, tj. kormilar se neće smatrati izviđačem dok kormilari osim na malim brodovima kod kojih je s kormilarskoga mjesta neometan vidokrug, i kada nije oslabljena noćna vidljivost i kada nema drugih smetnji za dobro izviđanje;
- c) mogu postojati okolnosti pri kojima je samo časnik straže dovoljno pouzdan izviđač za danjeg svjetla. Međutim, to je moguće tek onda kada se situacija pažljivo ocijeni u svakom pojedinom slučaju i kada se utvrdi da se bez bojazni tako može postupiti. Punu pažnju treba obratiti i na sve ostale činioce uključujući, među ostalim, vremenske prilike, vidljivost, gustoću prometa, blizinu plovidbenih opasnosti i kada se plovi u shemi odvojene plovidbe ili blizu nje.

Plovidba s ukrcanim peljarom

12. Unatoč dužnostima i obavezama peljara, njegova prisutnost na brodu ne oslobađa zapovjednika ili časnika straže njihovih dužnosti i obaveza u vezi sa sigurnošću broda. Zapovjednik i peljar će izmijeniti obavijesti koje se odnose na vođenje plovidbe, lokalne uvjete i karakteristike broda.

Zaštita morske sredine

13. Zapovjednik i časnici straže moraju biti svjesni ozbiljnih posljedica od operativnih ili slučajnih onečišćenja morske sredine i dužni su poduzimati sve mjere opreza da ga spriječe, osobito u okviru postojećih međunarodnih pravila.

DIO II

RADNE SMJERNICE ČASNICIMA STRAŽE U PLOVIDBI

Uvod

1. Ovaj dio sadrži radne smjernice u općenitoj primjeni za časnike na straži u plovidbi, a zapovjednici ih mogu dopunjavati prema prilikama. Bitno je da časnici na straži shvate da je ispunjenje njihovih dužnosti potrebno zbog sigurnosti života i imovine na moru i radi izbjegavanja onečišćenja morske sredine.

Općenito

2. Časnik straže je predstavnik zapovjednika i on je odgovoran za sigurnost plovidbe broda. On se uvijek mora ponašati u skladu s odredbama važećih pravila za izbjegavanje sudara na moru (točke 23. i 24.).

3. Časnik straže dužan je obavljati svoju stražu na mostu koji ni u kakvim okolnostima ne smije napustiti dok ne bude propisno zamijenjen. Osobito je važno da časnik straže osigura u svako doba uredno izviđanje. Časnik straže može na kratko vrijeme otići u odvojenu navigacijsku kabinu da bi izvršio plovidbene zadatke; prethodno se mora uvjeriti da sigurnost nije ugrožena i da je izviđanje propisno.

4. Ponekad je samo časnik straže dovoljno siguran izviđač za danjeg svjetla. Punu pažnju treba obratiti, među ostalim, na vremenske prilike, vidljivost, gustoću prometa, blizinu plovidbenih opasnosti i kada se plovi u shemi odvojene plovidbe ili blizu nje.

Kada časnik straže sam izviđa, ne smije oklijevati da pozove pomoć na most ako zbog bilo kojeg razloga ne može pokloniti punu pažnju izviđanju. Takvu pomoć mora odmah imati na raspolaganju.

5. Časnik straže treba da ima na umu da su mu strojevi na raspolaganju i ne smije oklijevati da ih upotrijebi u slučaju potrebe. Međutim, kada je to moguće, treba da na vrijeme da upozorenje o namjeranim promjenama rada stroja. Također mora uzeti u obzir manevarske sposobnosti svojega broda i njegov zaustavni put.

6. Časnik straže, također, treba da ima na umu da mu je na raspolaganju zviždaljka za davanje zvučnih signala i da ne smije oklijevati da je upotrijebi u skladu s važećim pravilima o izbjegavanju sudara na moru.

7. Časnik straže je odgovoran za sigurnu plovidbu, unatoč prisutnosti zapovjednika na mostu sve dotle dok ga zapovjednik izričito ne obavijesti da on preuzima odgovornost za plovidbu.

Primopredaja straže

8. Časnik straže ne smije predati stražu časniku slijedeće smjene ako zapazi da je on u stanju koje mu ne dopušta da djelotvorno obavlja svoje dužnosti. Ako sumnja, časnik straže treba da o tome obavijesti zapovjednika. Časnik koji preuzima stražu mora provjeriti da su članovi njegove smjene sposobni za obavljanje svojih dužnosti, a osobito da se mogu prilagoditi za izviđanje u mraku.

9. Časnik smjene ne smije preuzeti stražu sve dotle dok se nije posve prilagodio uvjetima izviđanja i dok se nije osobno upoznao sa:

- a) postojećim naredbama i drugim posebnim uputama zapovjednika u vezi s plovidbom broda;
- b) pozicijom, kursom, brzinom i gazom broda;
- c) prevladavajućim i predviđenim stanjem plime i oseke, strujom, vremenskim prilikama, vidljivošću i njihovu utjecaju na kurs i brzinu;
- d) prilikama plovidbe, a osobito sa:
 - (i) upotrebnim stanjem svih navigacijskih i sigurnosnih uređaja kojima se koristi ili će se njima vjerojatno koristiti za vrijeme straže;
 - (ii) greškama (devijacijama) girokompasa i magnetskoga kompasa;
 - (iii) prisutnošću i kretanjem brodova na vidiku ili onih za koje se zna da su u blizini;
 - (iv) uvjetima i opasnostima plovidbe koje će vjerojatno nastupiti za vrijeme straže;
 - (v) mogućim učinkom nagiba, pretege, trima, gustoće vode i dubinom ispod kobilice.

10. Ako se straža treba smijeniti u trenutku kada se izvodi manevar ili druga radnja za izbjegavanje opasnosti, nju treba odgoditi sve dotle dok se ta radnja ne dovrši.

Povremena provjera navigacijskih uređaja

11. Časnik straže mora redovito provjeravati:
- a) da kormilar ili automatsko kormilo održavaju točan kurs;
 - b) da se devijacija glavnoga kompasa odredi najmanje jedanput za vrijeme straže i kada je to moguće nakon svake veće promjene kursa;
 - c) da se automatsko kormilo provjeri ručnim upravljanjem najmanje jedanput za vrijeme straže;
 - d) da navigacijska i ostala svjetla i drugi navigacijski uređaji ispravno rade.

Automatsko kormilo

12. Časnici straže moraju paziti da pripreme kormilara i prebaci kormilarenje na ručno upravljanje na vrijeme, kako bi se omogućilo da se spremno i sigurno dočeka svaka prijeteća opasnost. Kada se upravlja brodom pomoću automatskoga kormila, a na straži je samo časnik koji nema zamjene za izviđanje, opasno je dopustiti da situacija postane takva da časnik straže mora prekinuti izviđanje da bi poduzeo neke druge nužne radnje.

Elektronska navigacijska pomagala

13. Časnik straže mora temeljito poznavati upotrebu postojećih elektronskih navigacijskih pomagala, njihove mogućnosti i ograničenja.

Dubinomjer

14. Dubinomjer je dragocjeno navigacijsko pomagalo i treba ga upotrebljavati kad god je to prikladno.

Navigacijske zabilješke

15. Za vrijeme straže treba voditi točne bilješke o kretanju i ponašanju broda.

Radar

16. Časnik straže mora upotrebljavati radar kada je prikladno, tj. uvijek kada se plovi u prilikama smanjene vidljivosti, kada se očekuje da će uslijediti smanjena vidljivost i kada se plovi u području gustog prometa, pazeći na ograničene mogućnosti radara.

17. Kada god je radar u upotrebi, časnik na straži treba da odabere prikladnu skalu dometa, pažljivo motri ekran i uspješno plotira.

18. Časnik straže treba da odabranu skalu dometa dovoljno često mijenja kako bi što prije otkrio odraze.

19. Časnik straže treba da pravodobno počne plotiranje ili sustavno analiziranje, pazeći da ima dovoljno vremena da smanji brzinu ako je potrebno.

20. Kada je moguće, u prilikama dobre vidljivosti, časnik straže treba da vježba upotrebu radara.

Obalna navigacija

21. Na brodu treba upotrebljavati pomorsku kartu najvećeg mjerila koja odgovara području plovidbe, ispravljenu posljednjom dobivenom korekcijom. Pozicije broda treba određivati u kratkim razmacima; kad god okolnosti dopuštaju treba odrediti poziciju na više različitih načina.

22. Časnik straže treba da sigurno prepozna sve važne navigacijske oznake.

Dobra vidljivost

23. Časnik će straže uzimati često i točno snimke kompasa približavajućih brodova da tako rano otkrije postoji li rizik sudara; takvi rizici mogu ponekad postojati i kada su znatnije promjene smjerova, osobito kada se približava velik brod ili tegalj, ili kada se približava brod na maloj udaljenosti. On mora rano poduzeti sve u skladu s važećim pravilima za izbjegavanje sudara na moru i zatim provjeriti je li u tome uspio.

Smanjena vidljivost

24. Kada nastupi smanjena vidljivost, časnik straže je dužan postupati u skladu s odgovarajućim pravilima koja se primjenjuju za izbjegavanje sudara na moru, s osobitom pažnjom na zvučne signale za maglu, te nastaviti plovidbu umjerenom brzinom, a strojevi moraju biti spremni za neposredno manevriranje. Osim toga on treba da:

- a) obavijesti zapovjednika (točka 25);
- b) postavi potreban broj izviđača, kormilara, a u područjima gustoga prometa odmah prijeđe na ručno kormilarenje;
- c) istakne navigacijska svjetla;
- d) uključi i upotrebljava radar.

Važno je da časnik straže ima potpunu i jasnu spoznaju o manevarskim sposobnostima i zaustavnom putu svojega broda.

Pozivanje zapovjednika

25. Časnik straže će odmah obavijestiti zapovjednika:

- a) ako nastupi smanjena vidljivost ili se u to sumnja;
- b) ako uvjeti prometa ili kretanje drugih brodova izazovu zabrinutost;
- c) ako se uoče teškoće u održavanju kursa;

- d) ako se ne ugleda kopno, navigacijska oznaka ili ne očita odgovarajuća dubina u očekivano vrijeme;
- e) ako se neočekivano ugleda kopno ili navigacijska oznaka, ili ako promjene u izmjerenim dubinama uslijede neočekivano;
- f) ako se pokvari glavni stroj, kormilarski uređaj ili bilo koji bitan navigacijski uređaj;
- g) u jakom nevremenu, ako se sumnja da zbog nevremena može nastati šteta;
- h) u svakoj nuždi ili drugoj situaciji kada je posrijedi bilo kakva sumnja.

Unatoč dužnosti da odmah obavijesti zapovjednika kada nastupi bilo koja spomenuta okolnost, časnik straže ne smije oklijevati da poduzme neposrednu radnju za sigurnost broda, kada okolnosti to zahtijevaju.

Plovidba s ukranim peljarom

26. Časnik straže mora surađivati s peljarom i održavati točnu kontrolu pozicije i kretanja broda. Ako mu nisu jasne radnje i namjere peljara, mora od njega tražiti razjašnjenje, a ako još dvoumi, mora odmah obavijestiti zapovjednika i poduzeti potrebnu radnju, i prije nego što zapovjednik dođe.

Osoblje straže

Časnik straže mora davati osoblju straže sve odgovarajuće upute i obavijesti kojima će se osigurati održavanje sigurne straže, uključujući i valjano izviđanje.

Brod na sidru

28. Ako zapovjednik smatra da je potrebno, održavat će se stalna morska straža. U svim prilikama časnik straže treba da:

- a) odredi i unese na odgovarajuću kartu poziciju broda čim je to moguće i da u dovoljno kratkim razmacima, kada to okolnosti dopuštaju, provjerava da li se brod sigurno drži na sidru pomoću snimaka fiksnih navigacijskih oznaka ili objekata na obali pogodnih za identifikaciju;
- b) osigura uspješno izviđanje;
- c) osigura da se općenito stanje provjerava periodično;
- d) motri meteorološke i plimne uvjete i stanje mora;
- e) obavijesti zapovjednika i poduzme sve potrebno ako brod ore na sidru;
- f) osigura da stanje spremnosti glavnoga stroja i drugih uređaja bude u skladu sa zapovjednikovim uputama;
- g) obavijesti zapovjednika ako se vidljivost smanjuje i postupi prema važećim pravilima za izbjegavanje sudara na moru;
- h) osigura da brod istakne odgovarajuća svjetla i oznake i da se u svako doba mogu davati odgovarajući zvučni signali;
- i) poduzme potrebne mjere da brod ne onečisti more i da se postupa u skladu s propisima za sprečavanje onečišćenja.

*Je' renjaci
jedan s lijeve
drugi s desne strane
sidrovanje*

